



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 257]

नई दिल्ली, शनिवार, अक्टूबर 5, 2013/आश्विन 13, 1935

No. 257]

NEW DELHI, SATURDAY, OCTOBER 5, 2013/ASVINA 13, 1935

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 30 सितम्बर, 2013

सं. टीएएमपी/12/2011-जेएनपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास से उसके सीएफएस/बफर यार्ड में प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रशुल्क के संशोधन हेतु प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/12/2011-जेएनपीटी

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम:

- (i) श्री टी.एस. बालासुब्रह्मण्यम्, सदस्य (वित्त)
- (ii) श्री चन्द्र भान सिंह, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(अगस्त, 2013 के 30वें दिन पारित)

यह मामला जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) से सीएफएस/बफर यार्ड में प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रशुल्क के संशोधन हेतु प्राप्त हुए प्रस्ताव दिनांक 17 अगस्त 2012 से संबंधित है।

2.1. जेएनपीटी ने फरवरी 2006 में सूचित किया था कि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के अधीन केंद्रीय सरकार के अनुमोदन से, उसने मै0 स्पीडी मल्टीमोड्स लिमिटेड (एसएमएल) को 1 जनवरी 2006 से 20 वर्षों की अवधि के लिए अपने कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस) के प्रबंधन तथा प्रचालन के लिए रियायत अवार्ड की थी। जेएनपीटी द्वारा जारी किए गए कार्य आदेश के अनुसार, एसएमएल को टीएएमपी द्वारा अधिसूचना सं. टीएएमपी/2/98-जेएनपीटी दिनांक 28 मई 1999 और सं. टीएएमपी/1/97-जेएनपीटी दिनांक 28 जून 1999 द्वारा अनुमोदित दरों के अनुसार तब तक लेवी प्रभार वसूल करने हैं जब तक टीएएमपी द्वारा नई दरें अनुमोदित नहीं की जाती हैं।

2.2. जेएनपीटी के सीएफएस तथा बीवाई के प्रचालन के लिए दरों के संशोधन हेतु एसएमएल द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव के आधार पर, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएएमपी/27/2006-जेएनपीटी दिनांक 28 जून 2007 द्वारा इस प्राधिकरण ने उक्त आदेश में उल्लिखित कारण से तत्कालीन मौजूदा प्रशुल्क में 15 प्रतिशत की अक्रास द बोर्ड कटौती की थी। यह आदेश 22 अगस्त 2007 से लागू हुआ था। तथापि, एसएमएल ने जून 2007 के आदेश को चुनौती देते हुए माननीय बम्बई उच्च न्यायालय में रिट याचिका सं. 2007 का 1879 दाखिल की थी।

2.3. 22 अगस्त 2007 को, न्यायालय ने यह अंतरिम आदेश जारी किया था कि एसएमएल पुरानी दर के अनुसार प्रशुल्क की वसूली जारी रख सकता है और पुरानी दर तथा नई दर के बीच की अंतर राशि अलग खाते में जमा करनी होगी जो याचिका में आगे के आदेशों के अधीन होगी।

2.4. उसके पश्चात, 11 अगस्त 2008 को, खंड पीठ ने निम्नलिखित आदेश दिया था:

- “(i). हमारे मतानुसार, याचिकाकर्ताओं की ओर से यह उपयुक्त होगा कि वे प्रतिवादी सं. 1 का रुख करें जो (जेएनपीटी द्वारा) नियमों के अनुसार प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए इस मामले में सांविधिक प्राधिकरण है।
- (ii). अतः, हम याचिकाकर्ताओं को निदेश देते हैं कि इस मामले में प्रतिवादियों के पास जाएं और ऐसे किए जाने वाले आवेदन पर, प्रतिवादी याचिकाकर्ताओं द्वारा पेश किए जाने वाले रिकार्ड सामग्री पर विचार करेगा और यदि आवश्यक हो तो और नियमों के अनुसार उनके द्वारा निर्धारित समीक्षा प्रशुल्क दरों के अपने दावे के समर्थन में उन्हें निविदा दस्तावेजी साक्ष्य के लिए उन्हें अनुमति देगा।
- (iii). याचिकाकर्ताओं ने बताया कि वे दो सप्ताह की अवधि के भीतर प्रतिवादी सं. 1 को आवेदन करेंगे। ऐसा आवेदन किए जाने पर, संबद्ध प्राधिकरण आठ सप्ताहों की अवधि के भीतर इसका निपटान करेगा।
- (iv). इसी बीच, इस न्यायालय के विद्वान एकल न्यायाधीश द्वारा 22 अगस्त 2007 को न्यायालय द्वारा पारित किया गया अंतरिम आदेश इस मामले में प्रतिवादी सं. 1 द्वारा निर्णय लिए जाने और उसे याचिकाकर्ताओं को संप्रेषित किए जाने के बाद चार सप्ताह की अवधि के लिए जारी रहेगा।
- (v). यह कहने की आवश्यकता नहीं है कि न्यायालय ने इस मामले में याचिकाकर्ताओं को प्रतिवादी सं. 1 का रुख करने का निदेश दिया है, इस याचिका में उठाए गए सभी मुद्दे और दावे खुले रखे गए हैं, क्योंकि इस न्यायालय ने मेरिट पर इस मामले का न्याय-निर्णय नहीं किया है।

तदनुसार याचिका का निपटान किया जाता है।”

- 2.5. टीएमपी के समक्ष दो सप्ताह के भीतर आवेदन दाखिल करने की याचिकाकर्ता की अपेक्षा के आदेश के संबंध में, एसएमएल ने 5 सितम्बर 2008 को माननीय बम्बई उच्च न्यायालय को आवेदन किया था कि टीएमपी को आवेदन करने के लिए आठ सप्ताह के लिए और समय दिया जाए। न्यायालय ने अपने आदेश दिनांक 9 सितम्बर 2008 द्वारा उस तारीख से 6 सप्ताह का एसएमएल को समय दिया था कि वह टीएमपी को आवेदन करे।
- 2.6. तदनुसार, एसएमएल ने अपने पत्र दिनांक 20 अक्टूबर 2008 द्वारा, यह बताया था कि उसने एमपीटी एक्ट, 1963 की धारा 42 के अधीन आने वाली कोई ऐसी सेवा प्रदान नहीं की थी और जो टीएमपी दिनांक 31 मार्च 2005 के दिशानिर्देशों के अध्याय 7.2 यथा दिया गया प्रशुल्क निर्धारित करेगा। अपने दावों के समर्थन में, एसएमएल ने सेवानिवृत्त न्यायाधीश बी.एन. श्रीकृष्णा द्वारा दी गई कानूनी राय प्रस्तुत की थी जिसमें यह बताया गया था कि जेएनपीटी और एसएमएल के बीच करार एमपीटी अधिनियम की धारा 42(3) के परिदृश्य में नहीं आएगा और लागू की जाने वाली दर 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7.2 के अधीन पर पहुंच जाएगी।
- 2.7. इस संबंध में, यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7.2 के अनुसार, ऐसे मामलों में जहां 42(3) के अधीन प्राधिकृत करने की व्यवस्था बीओटी रियायत करार से इतर हो, अधिकतम दरें अलग-अलग सेवा प्रदाता के संदर्भ के बिना संबद्ध पत्तनों पर समान रूप से लागू होगी। इस प्रयोजन के लिए, इन प्रभारों को विनियमित करने के लिए प्रस्ताव संबद्ध महापत्तन न्यास द्वारा शुरू किए जाने चाहिए।
- 2.8. एसएमएल ने इस प्राधिकरण द्वारा अपना आदेश दिनांक 28 जून 2007 पारित करते समय इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित अभिलेखों में दिखाई दी त्रुटियों को बताते हुए कोई दस्तावेज जमा नहीं किए थे। एसएमएल ने यह सुझाव देते हुए अपने कानूनी सलाहकार द्वारा कानूनी सलाह दी थी कि एसएमएल के वित्तीय के संदर्भ में प्रशुल्क सही नहीं है और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7.2 द्वारा किसी वैयक्तिक सेवा प्रदाता के संदर्भ में संयुक्त प्रशुल्क निर्धारित किया जाना चाहिए।
- 2.9. चूंकि एसएमएल ने लागत पत्रकों के साथ कोई नए दस्तावेज नहीं भेजे थे, इसलिए एसएमएल से अनुरोध किया था कि त्रुटियों के बारे में बताते हुए इस प्राधिकरण के आदेश दिनांक 28 जून 2007 की समीक्षा के लिए आवेदन जमा करे। एसएमएल ने माननीय बम्बई उच्च न्यायालय के आदेश दिनांक 11 अगस्त 2008 के अनुपालन में निर्धारित प्रारूपों में सभी प्रासंगिक तथा समर्थक दस्तावेज जमा करने का अनुरोध किया गया था। एसएमएल को यह भी सूचित किया गया था कि दस्तावेजों के अभाव में, यह प्राधिकरण अपने निर्णय दिनांक 28 जून 2007 पर नए सिरे से विचार करने की स्थिति में नहीं होगा।
- 2.10. एसएमएल द्वारा किए गए निवेदनों के संबंध में, इस प्राधिकरण ने अतिरिक्त सॉलीसिटर जनरल की कानूनी राय भी मांगी थी जिसने एसएमएल द्वारा जेएनपीटी सीएफएस के प्रचालनों के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु टीएमपी के न्यायाधिकार को बनाए रखा था।
- 2.11. एसएमएल ने अपने पत्र दिनांक 1 दिसम्बर 2008 द्वारा अपने इस निर्णय को दोहराते हुए हमारे पत्र दिनांक 11 नवम्बर 2008 का प्रत्युत्तर दिया था कि न्यायाधीश श्री बी.एन. श्रीकृष्ण (सेवानिवृत्त) की कानूनी सलाह के आधार पर, इस प्राधिकरण को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7.2 के अनुसार अपना प्रशुल्क निर्धारित करना चाहिए।
- 2.12. माननीय बम्बई उच्च न्यायालय के आदेश दिनांक 11 अगस्त 2008 के अनुसार, अपने दावों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य के साथ एसएमएल से आवेदन प्राप्त होने पर, इस प्राधिकरण को नियमों के अनुसार इस प्राधिकरण के आदेश दिनांक 28 जून 2007 द्वारा निर्धारित किए गए प्रशुल्क की आठ सप्ताह की अवधि के भीतर समीक्षा करनी थी। दिनांक 28 जून 2007 के अपने निर्णय पर नए सिरे से पुनर्विचार करने के लिए इस प्राधिकरण को लागत पत्रकों के साथ समर्थित कोई नए दस्तावेज जमा करने की बजाय, एसएमएल ने इस प्राधिकरण से अपने कानूनी सलाहकार द्वारा दी गई कानूनी सलाह के आधार पर संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7.2 के अनुसार प्रशुल्क निर्धारित करने का अनुरोध किया था।
- 2.13. एसएमएल से प्राप्त पत्र 1 दिसम्बर 2008 संदर्भ आवेदन रूप में सुविचारित करने का निर्णय लिया गया था। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने एसएमएल को सुनवाई का मौका देने के बाद 8 सप्ताह की अवधि के भीतर अर्थात् 25 जनवरी 2009 तक न्यायालय के आदेशों के अनुसार आवेदन का निपटान करने का निर्णय लिया था। तथापि, इस प्राधिकरण के कोरम के अभाव में, यह प्राधिकरण विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर आवेदन दिनांक 1 दिसम्बर 2008 पर निर्णय लेने की स्थिति में नहीं था। इसलिए, 12 फरवरी 2009 को माननीय न्यायालय में एक शपथपत्र दाखिल किया गया था जिसमें एसएमएल के आवेदन दिनांक 1 दिसम्बर 2008 पर विचार करने तथा निपटान करने के लिए इस प्राधिकरण को दस सप्ताह का समय देने की मांग की गई थी। माननीय न्यायालय ने अपने आदेश दिनांक 2 मार्च 2009 द्वारा एसएमएल के आवेदन का निपटान करने के लिए इस प्राधिकरण को आदेश की तारीख से दस सप्ताह का समय दिया था।
- 2.14. आवेदन दिनांक 1 दिसम्बर 2008 के मामले में 18 फरवरी 2009 को हुई संयुक्त सुनवाई में, जेएनपीटी ने स्पष्ट किया था कि एसएमएल को प्रदान किए गए लाइसेंस की प्रकृति न तो बीओटी है और न ही बीओओटी है और, इसलिए, इस मामले में

निर्धारित किया जाने वाला प्रशुल्क संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7.2 में यथा दिए गए अनुसार जेएनपीटी द्वारा दाखिल किए जाने वाले प्रस्ताव पर आधारित होना है।

2.15. कई अनुस्मारकों के बाद, जेएनपीटी ने सितम्बर 2009 में सीएफएस तथा बफर यार्ड में प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत किया था, जैसा 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7.2 में विनिर्दिष्ट किया गया है।

3.1. चूंकि जेएनपीटी के मामले को अंतिम रूप देने के लिए कम से कम तीन महीने का समय लगेगा, इसलिए 10 नवम्बर 2009 को माननीय न्यायालय में एक शपथपत्र दाखिल किया गया था जिसमें इस प्राधिकरण को जेएनपीटी के सितम्बर 2009 के प्रस्ताव पर विचार करने तथा निपटान करने की मांग की गई थी। माननीय न्यायालय ने अपने आदेश दिनांक 12 नवम्बर 2009 द्वारा प्रस्तावों के निपटान के लिए तीन महीने का समय दिया था।

3.2. जेएनपीटी के सितम्बर 2009 का प्रस्ताव इस प्राधिकरण द्वारा आदेश दिनांक 30 दिसम्बर 2009 द्वारा निपटान किया गया था। प्रशुल्क आदेश सं. टीएमपी/35/2009-एसएमएल(जेएनपीटी) में प्रतिवेदित कारणों से, सितम्बर 2009 में जेएनपीटी द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव पत्तन को वापिस भेज दिया गया था और जेएनपीटी को अपने सीएफएस में विभिन्न सेवाएं उपलब्ध करवाने की लागत के स्वतंत्र मूल्यांकन के साथ सुविश्लेषित प्रस्ताव तैयार करने की सलाह दी गई थी और उसे जेएनपीटी में सीएफएस/बफर यार्ड सेवाओं हेतु अधिकतम दरें निर्धारित करने के लिए टीएमपी को भेजने की सलाह दी गई थी। जेएनपीटी को अन्य सीएफएस में प्रोद्भूत व्ययों के संदर्भ में जेएनपीटी सीएफएस में प्रोद्भूत विभिन्न प्रचालन लागतों तथा पूंजी लागतों से संबंधित विश्लेषण करने की सलाह भी दी गई थी।

3.3. उक्त आदेश की एक प्रति हमारे पत्र सं. टीएमपी/35/2009-एसएमएल (जेएनपीटी) दिनांक 17 फरवरी 2010 द्वारा हमारे अधिवक्ता को अग्रेषित की गई थी और उनसे यह अनुरोध किया गया था कि न्यायालय के आदेश दिनांक 11 अगस्त 2008 के अनुपालन में इस प्राधिकरण द्वारा की गई कार्यवाही के बारे में माननीय न्यायालय को सूचित करने की उपयुक्त कार्यवाही करे।

4.1. जेएनपीटी ने प्राधिकृत सेवा प्रदाता द्वारा प्रचालित अपने सीएफएस/बफर यार्ड में प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रशुल्क के संशोधन हेतु अपने पत्र दिनांक 31 जनवरी 2011 द्वारा प्रस्ताव दाखिल किया था। तथापि, जेएनपीटी प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच के बाद यह माया गया था कि जेएनपीटी ने यह नहीं बताया था कि प्रस्ताव का आधार तैयार करने वाले विभिन्न भौतिक लागत पैरामीटर अन्य सीएफएस में प्रोद्भूत लेजीटिमेट व्ययों के संदर्भ में जांच किए गए हैं। इसलिए, जेएनपीटी से हमारे पत्र दिनांक 11 मार्च 2011 द्वारा अनुरोध किया गया था कि इस प्राधिकरण द्वारा अपने आदेश दिनांक 30 दिसम्बर 2009 में इस प्राधिकरण द्वारा दिए गए निदेशों का अनुपालन करे और विश्लेषण के साथ स्थापित करे कि पत्तन ने अन्य सीएफएस में प्रोद्भूत लेजीटिमेट व्ययों के संदर्भ में अपने सीएफएस पर प्रोद्भूत प्रचालन तथा पूंजी लागत की उपयुक्तता जांचने के लिए अपने सीएफएस में विभिन्न सेवाएं प्रदान करने की लागत का स्वतंत्र मूल्यांकन करवाया है और अपने संशोधित प्रस्ताव में दिए गए वास्तविक आंकड़ों और अनुमानों की समीक्षा करे।

4.2. जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 15 अप्रैल 2011 द्वारा प्रत्युत्तर दिया था कि लागत सूचना के साथ शेरर किए गए अन्य सीएफएस की ओर से कटौती की वजह से अन्य सीएफएस में प्रोद्भूत लेजीटिमेट व्ययों के संदर्भ में विभिन्न प्रचालन तथा पूंजी लागत की उपयुक्तता जांचने के संबंधी इस प्राधिकरण के आदेश दिनांक 30 दिसम्बर 2009 में दी गई सलाह का अनुपालन नहीं किया है। अपने पत्र दिनांक 15 अप्रैल 2011 में यथा स्पष्ट किए गए अपने प्रस्ताव के निरूपण में पत्तन द्वारा अंगीकृत कार्यपद्धति पूरी तरह से इस प्राधिकरण द्वारा दी गई सलाह के अनुसार नहीं थी।

4.3. जेएनपीटी ने कुछ मदों के मामले में प्रचालन लागत का स्वतंत्र मूल्यांकन नहीं किया था और जेएनपीटी अन्य सीएफएस में प्रोद्भूत लेजीटिमेट व्ययों के संदर्भ में विभिन्न प्रचालन तथा पूंजी लागत (जेएनपीटी द्वारा निर्णीत उपस्कर की संख्या अनुमानित यातायात के संदर्भ में थी और प्रचालन लागत की कुछ मदें जैसे बिजली की लागत, पानी, उपरिव्यय, आदि के संदर्भ में थी, भोजन प्रचालक द्वारा दिए गए संकेत पर आधारित थे) की उपयुक्तता की जांच करने के संबंध इस प्राधिकरण द्वारा दी गई सलाह का अनुपालन नहीं किया जा सका था। यह दोहराया जाता है कि इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 30 दिसम्बर 2009 में 'प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005' के खंड 7.2 के रूप में जेएनपीटी सीएफएस/बफर यार्ड द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण मामले पर विचार करने का निर्णय दिया था, जो पत्तन के प्रस्ताव के आधार पर वैयक्तिक सेवा प्रदाता को बिना संदर्भ के समान प्रशुल्क के निर्धारण के लिए कहा गया। ऐसी परिस्थितियों में, और कुछ महापत्तन न्यासों जैसे पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी), न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी), वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) तथा विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी), किसी वैयक्तिक सेवा प्रदाता के संदर्भ के बिना, में निजी प्रचालकों द्वारा हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के प्रचालन के लिए 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7.2 के अधीन सामान्य अधिकतम प्रशुल्क निर्धारण में इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, जेएनपीटी से हमारे पत्र दिनांक 20 मई 2011 द्वारा अनुस्मारकों द्वारा अनुसरित यह अनुरोध किया गया था कि वह सुविधा की मानक क्षमता के आधार पर और कुछ प्रचालन लागत/पूंजी लागत मदों के मामले में जेएनपीटी द्वारा अंगीकृत कार्यपद्धति के संदर्भ में पत्र में की गई अन्य टिप्पणियों के आलोक में अपने प्रस्ताव की समीक्षा करे और संशोधित प्रस्ताव शीघ्र दाखिल करे।



5.1. इसी बीच, जेएनपीटी सीएफएस के कुछ उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों ने यह शिकायत करते हुए इस प्राधिकरण का रुख किया था कि सीएफएस के दरमान में निर्धारित दरों से अधिक सीएफएस प्रचालक द्वारा प्रभार गैरकानूनी तथा असंगत तरीके से वसूल किए जा रहे हैं, जोकि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान का वर्ष 1999 का सकलतः उल्लंघन है।

5.2. उक्त अभ्यावेदन जेएनपीटी को इस अनुरोध के साथ अग्रेषित किए गए थे कि वह इस मामले की जांच करे और यह सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक कार्रवाई करे कि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के प्रावधानों और जेएनपीटी तथा निजी प्रचालक के बीच हुए लाइसेंस करार का सख्ती से पालन किया जाए। जेएनपीटी से यह अनुरोध भी किया गया था कि वह इस संबंध में की गई कार्रवाई से हमें सूचित करता रहे।

5.3. तदनुसार, जेएनपीटी ने शिकायतों की जांच करने के लिए एक सनदी लेखाकार फर्म को नियुक्त किया था। सनदी लेखाकार ने अपनी रिपोर्ट (जेएनपीटी द्वारा इसकी प्रति हमें भेजी गई है) में बताया था कि तथ्य यह है कि प्रचालक ने इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित की गई अधिकतम दरों से उच्चतर दरें प्रभारित की हैं और कि उक्त प्रचालक ने दूसरी एजेंसी को इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित की गई दरों की अपेक्षा उच्चतर दरों पर अपने परिसर से प्रचालन करने की अनुमति दी थी। सनदी लेखाकार के निष्कर्षों के आधार पर, जेएनपीटी ने इस प्राधिकरण से रिपोर्ट का अवलोकन करने और अपनी टिप्पणियां भेजने का अनुरोध किया था।

5.4. इस संबंध में, हमारे पत्र सं. टीएमपी/33/2012-जेएनपीटी दिनांक 03 जुलाई 2012 द्वारा जेएनपीटी को यह संप्रेषित किया गया था कि यह प्राधिकरण जेएनपीटी द्वारा शुरू की गई जांच के निष्कर्षों की मरिटों पर कोई विशिष्ट टिप्पणियां करने के लिए प्रवृत्त नहीं है। जेएनपीटी को यह भी संप्रेषित किया गया था कि जेएनपीटी अपने द्वारा शुरू की गई जांच के निष्कर्षों से स्वयं संतुष्ट हो और अपने स्तर पर उपयुक्त कार्रवाई करे तथा सुनिश्चित करे कि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 और जेएनपीटी तथा प्रचालक के बीच हुए लाइसेंस करार के प्रावधानों का सख्ती से अनुपालन किया जाए।

6. इस परिप्रेक्ष्य में, जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 17 अगस्त 2012 के कवर के अधीन अपने सीएफएस/बफर यार्ड में प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रशुल्क के संशोधन हेतु अपना नया प्रस्ताव दाखिल किया था। मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7.2 के अधीन जेएनपीटी ने बताया था कि यह कार्य सनदी लेखाकार की स्वतंत्र फर्म मै0 डिलोइट टची तोमातसु प्राइवेट लिमिटेड को सौंपा गया था और कि पत्तन ने सनदी लेखाकार फर्म द्वारा की गई गणनाओं की जांच की थी और संशोधन किया था। जेएनपीटी ने यह भी बताया था कि उन्होंने प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रस्ताव तैयार किया है और प्रस्ताव प्रशुल्क की वैधता भारत के राजपत्र में प्रकाशन की तारीख से तीन वर्षों के लिए वैध होगी। प्रस्ताव की मुख्य बातें निम्नलिखित हैं:-

- (i). यह प्रस्ताव मानक आधार पर और किसी सेवा प्रदाता के संदर्भ के बिना देखा गया है।
- (ii). जेएनपीटी ने निम्नलिखित कंटेनर मिश्रण के अनुसार कंटेनर यार्ड तथा बफर यार्ड की क्षमता 276091 का अनुमान लगाया है:

कंटेनर प्रकार	इकाई	मानक क्षमता (100%)			जोड़
		कंटेनर यार्ड		बफर यार्ड	
		आयात	निर्यात		
सामान्य	टीईयू/ वार्षिक	159,026	39,757	144,903	343,686
जोखिमपूर्ण	टीईयू/ वार्षिक	1,762	441	1,606	3,808
रीफर	टीईयू/ वार्षिक	1,762	441	1,606	3,808
ओडीसी	कंटेनर/ वार्षिक	1,762	441	1,606	3,808
ओटी	टीईयू/ वार्षिक	1,762	441	1,606	3,808
जोड़	टीईयू/ वार्षिक	166,075	41,519	151,325	358,918
जोड़	कंटेनर/ वार्षिक	127,750	31,937	116,484	276,091

70 प्रतिशत उपयोगिता के आधार पर, जेएनपीटी ने कंटेनर तथा बफर यार्ड की सर्वोत्तम क्षमता 193264 कंटेनर प्रतिवर्ष परिपरिकलित की थी। (251243 टीईयू प्रतिवर्ष)

- (iii). मानक पूंजी व्यय रु0 8000.09 लाख सुविचारित किया गया है जिसका ब्रेकअप नीचे दिया गया है:-

परिसंपत्ति शीर्ष	सं.	इकाई लागत	जोड़ (रु)
उपस्कर			
रीचस्तेकर			
उपस्कर की अपेक्षित संख्या	3	32,735,565	98,206,696
डाऊनटाइम के लिए अपेक्षित अतिरिक्त उपस्कर	1	32,735,565	32,735,565

फोर्क लिफ्ट 10 टन			
उपस्कर की अपेक्षित संख्या	1	2,750,000	2,750,000
डाऊनटाइम के लिए अपेक्षित अतिरिक्त उपस्कर	0	2,750,000	0
फोर्क लिफ्ट 3 टन			
उपस्कर की अपेक्षित संख्या	4	1,650,000	6,600,000
डाऊनटाइम के लिए अपेक्षित अतिरिक्त उपस्कर	1	1,650,000	1,650,000
खाली कंटेनर प्रहस्तक			
उपस्कर की अपेक्षित संख्या	1	10,772,440	10,772,440
डाऊनटाइम के लिए अपेक्षित अतिरिक्त उपस्कर	0	10,772,440	0
ट्रैक्टर ट्रेलर			
उपस्कर की अपेक्षित संख्या	75	2,550,793	191,309,440
डाऊनटाइम के लिए अपेक्षित अतिरिक्त उपस्कर	8	2,550,793	20,406,340
अन्य उपस्कर (ट्रॉली, रैम्प, भार मान आदि)			1,500,000
60 टन इलैक्ट्रिक धर्मकांटा	1	2,640,000	2,640,000
डीजल जनरेटर सेट	1	3,238,550	3,238,550
कार्यालय उपस्कर			2,215,000
फर्नीचर तथा जुड़नार			811,000
आईटी प्रणालियां (सॉफ्टवेयर तथा हार्डवेयर)			1,839,000
साइट विकास - सीएफएस तथा बीवाई			181,521,988
सिविल कार्य			
बंधित भंडारगृह			9,209,055
अन्य आयात भंडारगृह			4,185,934
अन्य निर्यात भंडारगृह			7,534,682
निर्यात जोखिमपूर्ण भंडारगृह			2,092,967
लम्बा स्टैंडिंग कार्गो शेड			0
वाहरी दीवार तथा सीएफएस के लिए पेवमेंट			12,272,794
प्रचालक द्वारा कार्यालय, सड़कों तथा यार्ड का नवीकरण तथा पुनर्निर्माण			121,427,066
सड़कों तथा जेएनपीटी द्वारा पार्किंग स्थल			69,343,371
वाहन (कार्यालय प्रयोग हेतु)	5	700,000	3,500,000
सुविधाएं (बिजली प्रावधान, ट्रांसफार्मर, केबलिंग)			12,247,008
कुल लागत			800,008,895
जोड़ा: कार्य पूंजी			4,965,837
सुविचारित पूंजी लागत			795,043,058

- (iv). प्रतिलाभ रु 7950.43 लाख के 16 प्रतिशत पर परिपरिकलित किया गया है जिसकी राशि रु 1272.07 लाख होती है।
- (v). मूल्यहास तथा उपरिव्ययों सहित मानक प्रचालन व्यय का अनुमान रु 8435.38 लाख लगाया गया है। मानक लागत में देतन, बिजली, ईंधन, मरम्मतें और अनुसंधान, बीमा, भूमि पट्टा किराया, उपस्कर किराया प्रभार, मूल्यहास तथा सामान्य उपरिव्यय शामिल हैं।
- (vi). पत्तन द्वारा प्रेषित गणनाओं से, यह देखा गया है कि जेएनपीटी ने सीएफएस/बफर यार्ड सुविधा में चलाई गई प्रत्येक गतिविधि के लिए लागत आधारित गतिविधि पर पहुंचने की कोशिश की है।
- (vii). जेएनपीटी ने शर्तों के विवरण के साथ मसौदा दरमान भेजा है।

(viii). जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रहस्तन प्रभार निम्नलिखित हैं:-

कटेनर प्रहस्तन		₹
आयात प्रचालन		
सीएफएस में खाली करना/गोदी में खाली करना	प्रति टीईयू	4,188.32
फैक्टरी में खाली करना	प्रति टीईयू	2,814.66
खाली करना (परेषिती/शिपिंग एजेंट के अनुरोध पर)/सीमाशुल्क जांच	प्रति टीईयू	1,814.91
लिफ्ट ऑन/ऑफ - लदा हुआ कटेनर	प्रति टीईयू	279.22
लिफ्ट ऑन/ऑफ - खाली कटेनर	प्रति टीईयू	75.00
कार्गो प्रहस्तन प्रभार	प्रति टीईयू	125.71
कटेनर स्कैनिंग के लिए परिवहन	प्रति टीईयू	1,410.93
धुलाई/सफाई तथा उन्हें वापिस स्टेकिंग के लिए कटेनरों को स्थानांतरित करना	प्रति टीईयू	515.20
निर्यात प्रचालन		
पुनः कार्य प्रभार	प्रति टीईयू	3,955.11
प्रहस्तन तथा परिवहन	प्रति टीईयू	4,206.12
ढोना प्रभार	प्रति मी.ट.	-
बफर यार्ड प्रचालन		
प्रहस्तन तथा परिवहन	प्रति टीईयू	2,528.13

7. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, जेएनपीटी के प्रस्ताव दिनांक 17 अगस्त 2012 की प्रति संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थी। उपयोक्ताओं से प्राप्त हुई टिप्पणियां जेएनपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 12 अक्टूबर 2012 द्वारा और अपने पत्र दिनांक 19 जनवरी 2013 के कवर के अंतर्गत उपयोक्ताओं द्वारा की गई टिप्पणियों का प्रत्युत्तर दिया था।

8.1. जब प्रासंगिक अंशधारकों से इस प्रस्ताव पर विचार-विमर्श किया गया था तो डीबीसी पोर्ट लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (डीबीसीपीएलएल) ने अपने पत्र दिनांक 6 सितम्बर 2012 द्वारा निम्नलिखित निवेदन किए थे:-

- (i). उक्त सीएफएस तथा बीवाई एक लाइसेंस के अधीन यथा प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा प्रचालित किए जाते हैं।
- (ii). प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित दिशानिर्देश दिनांक 31 मार्च 2005 के अनुच्छेद 2.17.2 के अनुसार, प्रस्ताव जमा किए जाने के साथ-साथ, प्रस्तावित दर तब तक तदर्थ आधार पर वसूली की जा सकती है जब तक दर अंतिम रूप से अधिसूचित नहीं की जाती है।
- (iii). दरों में कोई वृद्धि नहीं की गई क्योंकि पिछले कई वर्षों से तथा इस अवधि के दौरान सीएफएस तथा बीवाई में विभिन्न सेवाएं उपलब्ध करवाने की लागतों में कई गुना वृद्धि हुई है। डीबीसीपीएलएल को ऐसी अभिव्यक्ति पुरानी दरों पर अपनी उच्चस्तरीय सेवाएं बनाए रखने में बहुत अधिक मुश्किल हो रही है।
- (iv). उपर्युक्त के आलोक में और 2005 के दिशानिर्देशों के उक्त अनुच्छेद 2.17.2, के प्रावधानों के मददेनजर, जो प्रस्तावित दर तदर्थ दर के रूप में वसूल करने की अनुमति देता है, डीबीसीपीएलएल तब तक तदर्थ आधार पर प्रस्तावित दर वसूल करने के लिए प्रवृत्त है जब तक कि दर टीएएमपी द्वारा अंतिम रूप से अधिसूचित नहीं की जाती है।
- (v). हालांकि उक्त 2005 दिशानिर्देश कोई पूर्व अनुमोदन प्रदान नहीं करते हैं अथवा इसकी ओर से टीएएमपी को सूचित करती है, पूरी सावधानी से और सौहार्दपूर्ण वातावरण बनाए रखने के मददेनजर, यह अनुरोध किया गया है कि इसके पत्र की तारीख से 7 दिनों के भीतर डीबीसीपीएलएल को किसी आपत्ति के बारे में सूचित करे, ऐसा नहीं करने पर डीबीसीपीएलएल उक्त अनुच्छेद 2.17.2 के अधीन यथा अनुमत तदर्थ दरों के रूप में अपने पत्र दिनांक 17 अगस्त 2012 के कवर के अधीन जेएनपीटी द्वारा भेजे गए प्रस्ताव में यथा शामिल की गई प्रस्तावित दरें वसूल कर सकेगा।

8.2. डीबीसीपीएलएल द्वारा किए गए निवेदनों के संबंध में, यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि जब कभी अधिसूचित दरमान में किसी सेवा/कार्गो के लिए विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं हो तो प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.17.1 से 2.17.4 पत्तन अथवा निजी टर्मिनल को यह अनुमति देते हैं कि वे उपयुक्त प्रस्ताव जमा करें। प्रस्ताव जमा किए जाने के साथ, पत्तन तदर्थ आधार पर प्रस्तावित प्रभारों की वसूली तब तक कर सकता है जब तक दरों को अंतिम रूप से अधिसूचित नहीं किया

जाता है, बशर्त तदर्थ दर तुलनीय सेवा/कार्गो के लिए मौजूदा अधिसूचित प्रशुल्क के आधार पर विपथित की गई हो और इसपर पत्तन/टर्मिनल और संबद्ध उपयोक्ताओं की परस्पर सहमति हो।

8.3. उपर्युक्त से, यह देखा जा सकता है कि महापत्तन/निजी टर्मिनल जिन्होंने प्रस्ताव प्रस्तुत किया है तदर्थ आधार पर दरें कार्यान्वित करने के लिए अनुमोदन हेतु किया है। तथापि, जेएनपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव में तदर्थ आधार पर दरों को कार्यान्वित करने के लिए अनुमोदन की मांग नहीं की गई थी। यह सेवा प्रदाता है जिसने तदर्थ आधार पर दरों की वसूली का प्रस्ताव किया है। डीबीसीपीएलएल द्वारा उद्धरित खंड 2.17.2 भी गैर-प्रासंगिक है और डीबीसीपीएलएल के मामले में प्रासंगिक भी नहीं है क्योंकि जेएनपीटी का प्रस्ताव पहले से मौजूद सुविधा के लिए प्रशुल्क के संशोधन हेतु है।

8.4. इसके अलावा, यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश सभी महापत्तन न्यासों और इन पत्तनों पर बीओटी/बीओओटी के अधीन प्रचालन कर रहे निजी टर्मिनलों पर लागू हैं। जबकि, यह दोहराया जा सकता है कि जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 17 फरवरी 2009 द्वारा स्पष्ट रूप से पुष्टि की थी कि उसके सीएफएस के प्रचालन के लिए लाइसेंस बीओटी अथवा बीओओटी व्यवस्था के तहत नहीं आता है।

8.5. उपर्युक्त स्थिति के मददेनजर, डीबीसीपीएलएल के पत्र दिनांक 6 सितम्बर 2012 की प्रति जेएनपीटी को हमारे पत्र दिनांक 7 सितम्बर 2012 के कवर के अधीन अग्रेषित की गई थी जिसमें जेएनपीटी को उसके सीएफएस का लाइसेंसदाता होने के नाते यह सुनिश्चित करने की सलाह दी गई थी कि पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क जेएनपीटी सीएफएस में डीबीसीपीएलएल द्वारा तब तक वसूल नहीं किया जाए जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा साविधिक रूप से अनुमोदित किया जाने वाला प्रशुल्क लागू नहीं हो जाता है।

9. तत्पश्चात, डीबीसीपीएलएल ने अपने पत्र दिनांक 16 नवम्बर 2012 द्वारा निम्नलिखित निवेदन किए थे:—

- (i). डीबीसीपीएलएल बहुत पुरानी दरों पर जेएनपी सीएफएस तथा बीवाई का प्रचालन कर रहा है और इसके परिणामस्वरूप डीबीसीपीएलएल को वित्तीय रूप से तथा अन्यथा बहुत परेशानी हो रही है।
- (ii). डीबीसीपीएलएल निकटवर्ती गांवों से 600 परियोजना प्रभावित लोगों को रोजगार दे रहा है जिनका जीवन यापन उसपर निर्भर है।
- (iii). डीबीसीपीएलएल वर्तमान दर ढांचे के अधीन इन कर्मचारियों की बड़ी संख्या की सहायता करने से बढ़ी लागत को पूरा करने के लिए संघर्ष कर रहा है।
- (iv). उसके प्रशुल्क के पिछले संशोधन के बाद से कई वर्षों में लागतों में बहुत वृद्धि हुई है।
- (v). डीबीसीपीएलएल विषय प्रस्ताव की स्थिति और अगले कदमों के लिए अनुमानित समय-सीमा जानने का इच्छुक है।

10. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, जेएनपीटी से हमारे पत्र दिनांक 12 दिसम्बर 2012 द्वारा विभिन्न बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 19 जनवरी 2013 द्वारा हमारे प्रश्नों का प्रत्युत्तर दिया था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों तथा जेएनपीटी के प्रतिसाद को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:—

क्र.सं.	टीएएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्न	जेएनपीटी का प्रत्युत्तर
1.	सामान्य:	
(i).	जेएनपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव से, यह देखा गया है कि जेएनपीटी ने महापत्तन न्यासों द्वारा सामान्य संशोधन प्रस्ताव दाखिल करने के लिए निर्धारित प्रारूपों के अनुसार अपना प्रस्ताव भेजा है। इस संबंध में, यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि, जैसाकि जेएनपीटी ने स्वयं देखा है कि उक्त प्रारूप में निर्धारित कई प्रारूप संदर्भित जेएनपीटी प्रस्ताव के लिए प्रासंगिक नहीं हैं। चूंकि जेएनपीटी सीएफएस के लिए प्रशुल्क मानक आधार के आधार पर निर्धारित किया जाना है, यह वांछनीय है कि जेएनपीटी ने अपना प्रस्ताव विभिन्न पीपीपी परियोजनाओं के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के लिए अपने प्रस्ताव जमा किए जाने के समय जेएनपीटी सहित महापत्तन न्यासों द्वारा अनुसरित	टीएएमपी अप्रकट प्रारूप सीएफएस गतिविधियों के लिए निर्धारित नहीं हैं और वैसे भी जमा किया जाने वाला प्रस्ताव संशोधित प्रारूपों में दोबारा दिया जाएगा। यह प्रस्ताव प्रयुक्त "मानक" दृष्टिकोण को दर्शाने के लिए उपयुक्त संशोधन किए जाने के बाद महापत्तनों पर लागू प्रारूपों में जमा किया गया था।

	प्रारूप के अनुसार दाखिल किया है। यह कार्यवाही पत्तन के लिए उपयोगी सिद्ध हो सकती है क्योंकि पत्तन मूल्यांकित राजस्व अपेक्षा से सीएफएस यार्ड/बफर यार्ड में प्रदत्त विभिन्न सेवाओं के लिए दरों से विपथन की स्थिति में होगा।																			
(ii).	अपने पत्र दिनांक 17 अगस्त 2012 के कवर के अंतर्गत प्रस्ताव अग्रेषित किए जाने के समय, जेएनपीटी ने बताया था कि मानक क्षमता के आधार पर प्रस्ताव तैयार करने का कार्य मै0 डीबीसी पोर्ट लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (डीबीसीपीएल) द्वारा एक स्वतंत्र सनदी लेखाकार फर्म को सौंपी गई थी। चूंकि जेएनपीटी में सीएफएस/बफर यार्ड सुविधा के लिए प्रशुल्क वैयक्तिक सेवा प्रदाता के संदर्भ के बिना निर्धारित किया जाना है, इसलिए सनदी लेखाकार फर्म को प्रस्ताव तैयार करने का कार्य सौंपे जाने का कारण डीबीसीपीएल स्पष्ट करे। यह स्पष्ट रूप से बताया जाए कि जेएनपीटी द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव दिनांक 17 अगस्त 2012 पत्तन न्यास का प्रस्ताव है और कि इसका किसी वैयक्तिक सेवा प्रदाता से कोई संबंध नहीं है।	मानक प्रस्ताव सीएफएस प्रचालन के लिए बाजार से आंकड़े/सूचना लेने के बाद स्वतंत्र प्रबंधन परामर्शदाता फर्म डिलाइट टच तोमातसू इंडिया प्राइवेट लिमिटेड द्वारा तैयार किया गया है। इसे स्वतंत्र तकनीकी अनुसंधान के आधार पर लिया गया है और इंडस्ट्री में प्रचलित कुशलता पैरामीटरों, बाजार विश्लेषण के अनुसार है।																		
2.	क्षमता गणना:																			
(i).	(क). जेएनपीटी पुष्टि करे कि क्या सीएफएस यार्ड क्षेत्र, बफर यार्ड क्षेत्र, भांडागार क्षेत्र आदि के लिए उपयोग किया गया भूमि क्षेत्र जेएनपीटी की भूमि उपयोग योजना के अनुसार है।	यह पुष्टि की गई है कि सीएफएस यार्ड क्षेत्र, बफर यार्ड क्षेत्र, भांडागार क्षेत्र आदि के लिए उपयोग किया गया भूमि क्षेत्र जेएनपीटी की भूमि उपयोग योजना के अनुसार है।																		
	(ख). सीएफएस क्षेत्र और बफर यार्ड क्षेत्र में भंडारगृह, भवनों, भंडारण शैड, पार्किंग आदि जैसे प्रत्येक सुविधा मद के लिए चिह्नित क्षेत्र के लिए आधार स्पष्ट करें।	<p>भंडारगृहों के लिए क्षेत्र चिह्नित नहीं किया गया था, परन्तु भंडारगृह की आवश्यकताएं निर्धारित करने के लिए विश्लेषण किया गया था। जेएन पत्तन क्षेत्र में सीएफएस में यातायात का ऐतिहासिक रुझान दर्शाता है कि कुल यातायात का 1 प्रतिशत बंधित भंडारगृह को जाता है, कुल यातायात का 2 प्रतिशत एफसीएल/एलसीएल आयात भंडारगृह को जाता है, कुल यातायात का 1 प्रतिशत निर्यात जोखिमपूर्ण कार्गो शैड को जाता है और 5 प्रतिशत अन्य निर्यात कार्गो शैड को जाता है। इसके आधार पर, प्रत्येक भंडारगृह के लिए अपेक्षित कुल क्षेत्र निर्धारित किया गया था और इसकी मौजूदा भंडारगृह द्वारा अधिग्रहीत वास्तविक क्षेत्र से तुलना की गई थी।</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>भंडारगृह</th><th>अपेक्षित क्षेत्र (वर्ग मी.)</th><th>वास्तविक क्षेत्र (वर्ग मी.)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>आयात (बंधित भंडारगृह)</td><td>15,487</td><td>11,000</td></tr> <tr> <td>आयात (एफसीएल तथा एलसीएल के लिए)</td><td>8,654</td><td>5,000</td></tr> <tr> <td>निर्यात (अन्य के लिए)</td><td>7,228</td><td>9,000</td></tr> <tr> <td>निर्यात (जोखिमपूर्ण के लिए)</td><td>1,446</td><td>2,500</td></tr> <tr> <td>कुल भंडारगृह क्षेत्र</td><td>30,815</td><td>27,500</td></tr> </tbody> </table> <p>इसके आधार पर, यह निष्कर्ष निकाला गया था कि भंडारगृहों के लिए अपेक्षित कुल क्षेत्र और कुल वास्तविक क्षेत्र लगभग समान है (केवल 10 प्रतिशत अन्तर), इसलिए और भंडारगृह विकास/संशोधनों की आवश्यकता नहीं है।</p> <p>जहां तक अन्य प्रशासन भवनों तथा पार्किंग क्षेत्र का संबंध है, चूंकि "मानक क्षेत्र" निर्धारित करने के लिए कोई दिशानिर्देश</p>	भंडारगृह	अपेक्षित क्षेत्र (वर्ग मी.)	वास्तविक क्षेत्र (वर्ग मी.)	आयात (बंधित भंडारगृह)	15,487	11,000	आयात (एफसीएल तथा एलसीएल के लिए)	8,654	5,000	निर्यात (अन्य के लिए)	7,228	9,000	निर्यात (जोखिमपूर्ण के लिए)	1,446	2,500	कुल भंडारगृह क्षेत्र	30,815	27,500
भंडारगृह	अपेक्षित क्षेत्र (वर्ग मी.)	वास्तविक क्षेत्र (वर्ग मी.)																		
आयात (बंधित भंडारगृह)	15,487	11,000																		
आयात (एफसीएल तथा एलसीएल के लिए)	8,654	5,000																		
निर्यात (अन्य के लिए)	7,228	9,000																		
निर्यात (जोखिमपूर्ण के लिए)	1,446	2,500																		
कुल भंडारगृह क्षेत्र	30,815	27,500																		

		उपलब्ध नहीं थे, इसका अनुमान परामर्शदाताओं द्वारा उपलब्ध करवाए गए आउटपुटों के आधार पर लगाया गया था।
(ग).	क्षमता गणना से गैर-सीएफएस क्षेत्र के रूप में उल्लिखित 17471 वर्ग मीटर भूमि अलग रखने का कारण स्पष्ट करें। इसके अलावा, जेएनपीटी यह पुष्टि करे कि उक्त भूमि के टुकड़े पर किसका अर्थात् जेएनपीटी अथवा सीएफएस प्रचालक नियंत्रण रहेगा। यदि उक्त भूमि सीएफएस प्रचालक के नियंत्रणाधीन रहेगी तो इसे क्षमता गणना के खाते में लिया जा सकता है।	उक्त क्षेत्र "लम्बा स्टैंडिंग कार्गो शेड" है जोकि जेएनपीटी के नियंत्रण में है। सीएफएस प्रचालक सीएफएस में आने वाले अन्य कंटेनर कार्गो के भंडारण के लिए इस शेड का उपयोग नहीं कर सकता। इसलिए, इसे मानक क्षमता तथा लागत गणनाओं से अलग रखा गया है।
(घ).	जेएनपीटी द्वारा यह दर्शाने के लिए किया गया विश्लेषण भेजे कि सीएफएस यार्ड क्षेत्र का 206963 वर्ग मीटर के कुल क्षेत्र में से अनुषंगी सुविधाओं के लिए लगभग 34 प्रतिशत छोड़कर केवल लगभग 66 प्रतिशत ही कंटेनरों के प्रहस्तन तथा भंडारण के लिए उपलब्ध होगा।	चूंकि कोई विशिष्ट दिशानिर्देश उपलब्ध नहीं थे, इसलिए सीएफएस यार्ड की एक विस्तृत आटोकैड ड्राइंग तैयार की गई थी और उस पर आधारित थी प्रहस्तन तथा भंडारण के लिए उपलब्ध क्षेत्र परिपरिकलित किया गया था। शेष क्षेत्र सड़कें और उपयोग में नहीं आने वाली पॉकेट हैं। (जेएनपीटी ने इस संबंध में ड्राइंग भेजी है)
(ङ).	इसी तरह, यह दर्शाने के लिए जेएनपीटी द्वारा किया गया विश्लेषण कि बफर यार्ड क्षेत्र के 54175 वर्ग मीटर के कुल क्षेत्र में केवल लगभग 95 प्रतिशत ही कंटेनरों के प्रहस्तन तथा भंडारण के लिए उपलब्ध होगा, शेष 5 प्रतिशत पार्किंग के लिए उपलब्ध होगा, भेजे।	छोड़ा गया 5 प्रतिशत क्षेत्र कार्यालय ब्लॉक, सुरक्षा केबिन तथा आगंतुकों के वाहन पार्किंग के लिए है। चूंकि कोई विशिष्ट दिशानिर्देश उपलब्ध नहीं थे, इसलिए बफर यार्ड की विस्तृत आटोकैड ड्राइंग तैयार की गई थी और उसके आधार पर प्रहस्तन तथा भंडारण के लिए उपलब्ध क्षेत्र परिपरिकलित किया गया था। (जेएनपीटी ने इस संबंध में ड्राइंग भेजी है)
(ii).	जेएनपीटी द्वारा यथा प्रेषित कंटेनर यार्ड और बफर यार्ड में प्रहस्तित किए जाने वाले विभिन्न प्रकार के कंटेनरों की क्षमता गणना के संबंध में, जेएनपीटी निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करे:-	
(क).	50 वर्ग मीटर क्षेत्र को एक भूमि स्लॉट सुविचारित करने का आधार/कारण बताएं।	सीएफएस किसी पत्तन में कंटेनर टर्मिनल की भिड़ को कम करने के लिए ही विशेष सुविधा है। सीएफएस कार्गो को भरने और खाली करने, कंटेनरों (आयात/निर्यात) के भंडारण, सीमाशुल्क मंजूरी, पत्तन तथा सीएफएस के बीच परिवहन सुविधाएं, सीएफएस तथा खाली कंटेनर यार्ड और पुनः निर्यात के लिए सुविधाएं उपलब्ध करवाता है।
(ख).	200 टीईयू प्रति हैक्टेयर पर विचार करते हुए भूमि स्लॉटों की कुल संख्या की गणना करने के लिए आधार। भूमि स्लॉटों की औसत संख्या की गणना करते समय, यह बात ध्यान में रखी जानी चाहिए कि आदेश दिनांक 30 दिसम्बर 2009 द्वारा न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) में कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के मामले में 360 टीईयू प्रति हैक्टेयर के भूमि स्लॉट पर विचार किया गया था जो कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर, कंटेनरों के बीच अन्तर आदि के लिए अपेक्षित अतिरिक्त क्षेत्र और कंटेनर द्वारा अधिग्रहीत क्षेत्र के संदर्भ में एनएमपीटी के विश्लेषण पर आधारित था। 360 टीईयू प्रति हैक्टेयर के भूमि स्लॉटों की समान संख्या चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) में मेगा कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय सुविचारित की गई है।	सीएफएस यार्ड में, चूंकि सीएफएस में आने वाले कंटेनरों के प्रकार और कंटेनर यातायात समय-समय पर भिन्न होते हैं और शिपिंग लाइनों पर निर्भर है, सीएफएस में समर्पित सुविधाएं उपलब्ध करवाना प्रचालक के लिए मुश्किल हो जाता है। इसलिए, क्षेत्र उपयोग टर्मिनल में कंटेनर यार्ड की तरह प्रभावी नहीं है। इसलिए सीएफएस के प्रति हैक्टेयर भूमि स्लॉट टर्मिनल में कंटेनर यार्ड की अपेक्षा कम संख्या में हैं।  चूंकि सीएफएस में गतिविधियों की संख्या टर्मिनल में कंटेनर यार्ड से अधिक है इसलिए प्रत्येक कंटेनर के प्रहस्तन के लिए अपेक्षित क्षेत्र पत्तन टर्मिनल की अपेक्षा अधिक है। टर्मिनल में कंटेनर यार्ड में भी कोई भंडारगृह सुविधा उपलब्ध नहीं करवाई गई है, इसलिए इसका क्षेत्र सीएफएस की अपेक्षा कंटेनरों की स्टोकिंग के लिए अधिक प्रभावी ढंग से उपयोग किया जा सकता है। इसलिए सीएफएस में प्रचालन अपेक्षाकृत अधिक काम्लेक्स प्रकृति के हैं और टर्मिनल में यार्ड के मामले में जैसा होता है वैसा नहीं है।

टर्मिनलों में, आरटीजी का उपयोग किया जाता है क्योंकि कंटेनर प्रवाह सीएफएस में यूनिडायरेक्शनल होता है, कंटेनर प्रवाह यूनिडायरेक्शनल नहीं है और रीच स्टेकर का उपयोग किया जाना चाहिए, इसलिए यार्ड में उपस्कर संचलन व्यवस्थित करने के लिए उपस्कर संचलन व्यवस्थित करने के लिए स्थान आवश्यकता टर्मिनल में कंटेनर यार्ड की अपेक्षा सीएफएस के मामले में अधिक है।

आदेश सं. टीएमपी/40/2008—जेएनपीटी में, जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनल के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण 286 टीईयू प्रति हैक्टेयर के भूमि स्लॉटों पर विचार किया गया है, जो 35 वर्ग मीटर प्रति भूमि स्लॉट परिगणित होता है। इसी तरह, एनएमपीटी और सीएचपीटी ने आदेश सं. टीएमपी/33/2009—एनएमपीटी और टीएमपी/47/2009—सीएचपीटी में 360 और 286 भूमि स्लॉट प्रति हैक्टेयर पर विचार किया है, जो 27.78 वर्ग मीटर और 34.97 वर्ग मीटर प्रति भूमि स्लॉट परिगणित होता है। तथापि, ये पल्लन प्रचालनों के लिए हैं जो उपर्युक्त कारणों से सीएफएस प्रचालनों से भिन्न हैं। जेएनपी सीएफएस द्वारा उपलब्ध करवाई गई नक्शा ड्राइंगों और अनुबंध 1 में प्रेषित ऑटोकैड ड्राइंग में परिवर्तन से, कंटेनर यार्ड और बफर यार्ड के लिए भूमि स्लॉट प्रति टीईयू 50 वर्ग मीटर प्रति टीईयू (200 टीईयू प्रति हैक्टेयर) पाया गया था।

पैरामीटर	मानक दिशा-निर्देश	पल्लनों द्वारा सुविचारित मूल्य			
		जेएनपीटी (टीएमपी/40/2008—जेएनपीटी)	एनएमपीटी (टीएमपी/33/2008—एनएमपीटी)	सीएचपीटी (टीएमपी/47/2009—सीएचपीटी)	जेएनपी—सीएफएस (ड्राइंगों पर आधारित)
कुल भूमि स्लॉट (टीईयू/हैक्टेयर)	720	286	360	286	200
क्षेत्र प्रति भूमि स्लॉट (वर्ग मी./टीईयू)	13.89	35	27.78	34.97	50.00

इसे आईआईएमए रिपोर्ट (डब्ल्यू.पी. सं. 2006-04-09) द्वारा समर्थित किया गया है जो प्रति टीईयू औसत भूमि स्लॉट क्षेत्र 50 वर्ग मीटर दर्शाता है।  
(जेएनपीटी ने उक्त रिपोर्ट का सार भेजा है।)

(ग). जेएनपीटी ने सामान्य कंटेनरों तथा जोखिमपूर्ण कंटेनरों के मामले में 2.5 की औसत ऊंचाई पर विचार किया है, ओडीसी तथा ओटी के मामले में 1 की ऊंचाई और रीफर कंटेनरों के मामले में 2 की ऊंचाई पर विचार किया है। इस संदर्भ में, यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि 3 की सामान्य स्टेक ऊंचाई तब सुविचारित की गई है जब ऐसी परियोजनाओं के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारित करते समय पीपीपी मोड के अधीन आगामी कंटेनर टर्मिनलों की यार्ड क्षमता होगी तब भी जब विभिन्न प्रकार के कंटेनर प्रस्तावित सुविधा में प्रहस्तित किए जाने के लिए परिकल्पित किए गए हैं। जेएनपीटी यार्ड क्षमता गणना में अपने द्वारा सुविचारित स्टेक ऊंचाई में संशोधन करे।

सामान्य तथा जोखिमपूर्ण कंटेनरों के लिए, 2.5 की स्टेकिंग ऊंचाई टीएमपी के 2008 के दिशानिर्देशों से ली गई है। ओडीसी तथा ओटी कंटेनर एक दूसरे के ऊपर स्टेक नहीं किए जा सकते और इसलिए स्टेकिंग ऊंचाई 1 मानी गई है। रीफरों को सामान्यतः 2 से अधिक स्टेक नहीं किया जा सकता क्योंकि उनपर आवश्यक अनुस्क्षण तथा पर्यवेक्षण के माध्यम से लगातार ध्यान दिए जाने की जरूरत होती है। यदि वे ऊंचे स्टेक किए जाते हैं तो उन्हें नीचे लाना होगा और निर्धारित चैक करने होंगे। यह तथ्य भी नोट किया जाए कि आरटीजी कंटेनर स्टेकिंग के लिए उपयोग किए जाते हैं जो सामान्यतः सीएफएस में उपयोग किए जाने वाले रीच स्टेकरों की तुलना में उच्चतर होते हैं।

	(घ). 1.3 के शीर्ष कारक पर पहुंचने के लिए जेएनपीटी द्वारा किया गया विश्लेषण भेजे।	पत्तन ने टीएमपी के 2008 के दिशानिर्देशों से लिया है।																
	(ङ). जेएनपीटी ने बफर यार्ड में सभी प्रकार के कंटेनरों के मामले में 4.50 दिन के औसत विराम समय और सीएफएस में सभी प्रकार के कंटेनरों के मामले में 8.75 के औसत विराम समय पर विचार किया है। इस संदर्भ में, जेएनपीटी अपने पड़ोस में प्रचालन करने वाले सीएफएस में प्रचलित उत्तम पैरामीटर को लेखा में लेते हुए विराम समय के मामले में प्रस्तावित तलचिह्नकरण का औचित्य बताए।	टीएमपी के 2008 के दिशानिर्देश निर्यात के लिए 4 दिन और आयात के लिए 2 दिन के विराम समय के लिए मानक विनिर्दिष्ट करता है। तथापि, यह कंटेनर टर्मिनल के लिए है और उपर्युक्त बिन्दु 2(ii)(ए) में यथा उल्लिखित इन कारणों के लिए सीएफएस हेतु उपयोग नहीं किया जा सकता। तदनुसार, हमने जेएनपीटी क्षेत्र में सभी सीएफएस पर उन प्रचलित की औसत के आधार पर विराम समय का अनुमान लगाया था।  (जेएनपीटी ने अपने पड़ोस में प्रचालन कर रहे विभिन्न सीएफएस से उसे प्राप्त हुए पत्रों की प्रतियां भेजी हैं जो उनके तत्संबंधी यातायात, उनके कंटेनर कार्गो के विराम समय आदि के बारे में सूचना देता है। विराम समय गणना कंटेनर यार्ड के लिए 8.75 दिनों का औसत भार दर्शाता है।  बंधित भंडारगृह के मामले में, यह बताया गया है कि आयात को सीमाशुल्क प्राधिकारियों के साथ 6 महीने का बांड करना होगा। इस क्षेत्र में अधिकांश सीएफएस बंधित भंडारगृह प्रचालित नहीं करते हैं। इसलिए, तलचिह्न के अभाव में, केवल जेएनपी सीएफएस के विराम समय का अध्ययन किया था। इस विश्लेषण के आधार पर, 90 दिनों का औसत विराम समय पर विचार किया गया है। बफर यार्ड के लिए, संदर्भ के लिए उपलब्ध अन्य सीएफएस के आंकड़ों के अभाव में, विराम समय 4.5 दिन माना गया था जो कंटेनर यार्ड विराम समय का 50 प्रतिशत (पूर्णांकित) है। यह इसलिए है क्योंकि बफर यार्ड केवल फैक्टरी में भरे गए निर्यात कंटेनर की स्टेकिंग के लिए है और उसमें कोई अन्य गतिविधियां निष्पादित नहीं की गई हैं।)																
(iii).	जेएनपीटी ऊपर दिए गए बिन्दुओं के मददेनजर अपनी सर्वोत्तम यार्ड क्षमता की समीक्षा करे।	ऊपर दिए गए जवाबों के मददेनजर, समीक्षा किए जाने के बाद भी प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव में कोई बदलाव नहीं किया गया है।																
(iv).	(क). जेएनपीटी कुल सर्वोत्तम क्षमता में से विभिन्न प्रकार के कंटेनरों के कंटेनर मिश्रण पर विचार करने का आधार भेजे।	यह टीएमपी/27/2006-जेएनपीटी में टीएमपी द्वारा पारित किए गए आदेश पर आधारित था। (जेएनपीटी द्वारा उल्लिखित आदेश स्पीडी मल्टीमोडस लिमिटेड के मामले में 28 जून 2007 को पारित किया गया आदेश है।)																
	(ख). जेएनपीटी पिछले तीन वर्षों के दौरान जेएनपीटी के सीएफएस यार्ड और बफर यार्ड में प्रहस्तित कंटेनरों के मामले में वास्तविक कंटेनर मिश्रण प्रेषित करे।	सम्पूर्ण गणना मानक दृष्टिकोण पर आधारित थी और इसलिए सेवा प्रदाता के वास्तविक कार्यनिष्पादन पर विचार नहीं किया गया है। यह टीएमपी के 2005 के दिशानिर्देशों के खंड 7.2 के अनुसार भी है जिसमें यह कहा गया है कि वैयक्तिक सेवा प्रदाता का कोई संदर्भ नहीं होना चाहिए।																
	(ग). जेएनपीटी पिछले तीन वर्षों के दौरान जेएनपीटी के सीएफएस यार्ड और बफर यार्ड में वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में क्षमता का 80 प्रतिशत आयात और शेष 20 प्रतिशत निर्यात रूप में मानने के अनुमान का औचित्य बताए।	एक्विज अनुपात यातायात रुझानों पर आधारित है। पिछले तीन वर्षों के आंकड़े निम्नवत् हैं:- <div style="text-align: right;">(टीईयू में)</div> <table><tr><th>वर्ष</th><th>2010</th><th>2011</th><th>2012 (अक्तूबर तक)</th></tr><tr><td>आयात</td><td>43717</td><td>58959</td><td>56071</td></tr><tr><td>निर्यात - बीवाई</td><td>51655</td><td>38246</td><td>31566</td></tr><tr><td>निर्यात - सीएफएस</td><td>27910</td><td>33939</td><td>28656</td></tr></table> [जेएनपीटी ने संयुक्त सुनवाई में दिए गए पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण में बताया था कि 80 : 20 का निर्यात ब्रेकअप ऐतिहासिक यातायात रुझानों के अनुसार है।]	वर्ष	2010	2011	2012 (अक्तूबर तक)	आयात	43717	58959	56071	निर्यात - बीवाई	51655	38246	31566	निर्यात - सीएफएस	27910	33939	28656
वर्ष	2010	2011	2012 (अक्तूबर तक)															
आयात	43717	58959	56071															
निर्यात - बीवाई	51655	38246	31566															
निर्यात - सीएफएस	27910	33939	28656															
3.	आय गणनाएं प्रचालन आय को गणना करने के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रेषित	बैकवर्ड गणना की गई है जहां नए प्रशुल्क के अधीन राजस्व है = अनुमानित ओपेक्स + नियोजित पूंजी पर स्वीकृत प्रतिलाम। ये																



	गणनाओं से, यह स्पष्ट नहीं है कि जेएनपीटी प्रचालन आय पर कैसे पहुंचा है। जेएनपीटी संशोधित क्षमता के लिए आय पर पहुंचने के लिए विस्तृत गणना भेजे। लेखा में ली गई दर और मौजूदा दरमान में ऐसी अंगीकृत दर के संदर्भ के ब्योरे दर्शाएं।	राजस्व तब प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए क्षमता द्वारा विभाजित किए गए हैं। टीएएमपी का अनुबंध 4 इस गणना के लिए उल्लिखित किया जाए।																																													
4.	प्रचालन लागत:																																														
(i).	वेतन, मजदूरी और भत्ते:																																														
(क).	जेएनपीटी ने प्रत्येक श्रेणी के अधीन लेबर/कर्मचारियों की विशेष संख्या पर विचार करते हुए सीएफएस तथा बफर यार्ड में उपस्कर के प्रचालन के लिए आवश्यक संविदा लेबर और सीएफएस तथा बफर यार्ड में प्रशासनिक स्टाफ तथा लेबर के लिए वेतन, मजदूरी और भत्तों का अनुमान लगाया है। ऐसा करते समय, जेएनपीटी ने प्रत्येक श्रेणी की लेबर की आवश्यकता भी भेजी है। तथापि, कैसे लेबर की प्रत्येक श्रेणी की आवश्यकता पर पहुंचा गया है यह स्पष्ट नहीं किया गया है। अतः, जेएनपीटी उद्योग में प्रचलित इस संबंध में कुशल पैरामीटर को लेखा में लेते हुए प्रत्येक श्रेणी के अधीन सुविचारित लेबर/कर्मचारियों की संख्या के मामले में तलचिह्न स्तर का दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित औचित्य बताएं।	<div>1. ड्राईवर/ऑपरेटर: उद्योग मानकों के अनुसार, प्रत्येक श्रेणी का उपस्कर 1 ड्राईवर/प्रचालक प्रति पाली की अपेक्षा करता है। इसे ही गणना में सुविचारित किया गया है।</div> <div>2. क्लीनर: उद्योग मानकों के अनुसार, प्रत्येक प्रकार के उपस्कर 1 क्लीनर प्रति पाली की अपेक्षा करते हैं। इसे ही गणना में सुविचारित किया गया है।</div> <div>3. अन्य लेबर: लेबर अपेक्षा प्रत्येक प्रकार के उपस्कर द्वारा अपेक्षित अनुरक्षण की बारंबारता पर निर्भर करती है। इस प्रकार की लेबर सभी 3 पालियों के लिए अपेक्षित नहीं होती है, ऐसे मामलों में जहां उपस्करों की संख्या कम हो। तदनुसार, ऐसे मामलों में, केवल 2 पालियों के लिए लेबरों पर विचार किया गया है। तदनुसार, निम्नलिखित पर विचार किया गया है:-</div> <table><tr><th>विवरण</th><th>रीच स्टेकर</th><th>खाली कंटेनर हैंडलर</th><th>3 टन और 10 टन फोर्कलिफ्ट</th><th>ट्रैक्टर ट्रेलर्स</th></tr><tr><td>अनुरक्षण इंजीनियर</td><td>10</td><td>एन.ए.</td><td>एन.ए.</td><td>एन.ए.</td></tr><tr><td>मकैनिक</td><td>5</td><td>5</td><td>5</td><td>4</td></tr><tr><td>इलेक्ट्रिशियन</td><td>10</td><td>एन.ए.</td><td>10</td><td>20</td></tr><tr><td>मकैनिक हैल्पर</td><td>15</td><td>15</td><td>15</td><td>4</td></tr><tr><td>डीजल और तेल पम्प ऑपरेटर</td><td>5</td><td>15</td><td>15</td><td>10</td></tr><tr><td>वैल्डर</td><td>5</td><td>5</td><td>15</td><td>6.67</td></tr><tr><td>टायरवाला</td><td>5</td><td>5</td><td>5</td><td>10</td></tr><tr><td>पटावाला</td><td>एन.ए.</td><td>एन.ए.</td><td>एन.ए.</td><td>10</td></tr></table> <div>इसे स्वतंत्र तकनीकी अनुसंधान के आधार पर लिया गया है और यह उद्योग में प्रचलित कुशलता पैरामीटरों के अनुसार है।</div>	विवरण	रीच स्टेकर	खाली कंटेनर हैंडलर	3 टन और 10 टन फोर्कलिफ्ट	ट्रैक्टर ट्रेलर्स	अनुरक्षण इंजीनियर	10	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.	मकैनिक	5	5	5	4	इलेक्ट्रिशियन	10	एन.ए.	10	20	मकैनिक हैल्पर	15	15	15	4	डीजल और तेल पम्प ऑपरेटर	5	15	15	10	वैल्डर	5	5	15	6.67	टायरवाला	5	5	5	10	पटावाला	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.	10
विवरण	रीच स्टेकर	खाली कंटेनर हैंडलर	3 टन और 10 टन फोर्कलिफ्ट	ट्रैक्टर ट्रेलर्स																																											
अनुरक्षण इंजीनियर	10	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.																																											
मकैनिक	5	5	5	4																																											
इलेक्ट्रिशियन	10	एन.ए.	10	20																																											
मकैनिक हैल्पर	15	15	15	4																																											
डीजल और तेल पम्प ऑपरेटर	5	15	15	10																																											
वैल्डर	5	5	15	6.67																																											
टायरवाला	5	5	5	10																																											
पटावाला	एन.ए.	एन.ए.	एन.ए.	10																																											
(ख).	जेएनपीटी निम्नलिखित की लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे:- (i). प्रत्येक प्रकार के उपस्कर के प्रचालन के लिए प्रयुक्त प्रत्येक प्रकार की संविदा लेबर अलग अलग बताएं।	सीएफएस में 647 स्थाई लेबर है जो मौजूदा प्रचालक के लिए जाने से पहले थी। सीएफएस प्रचालक द्वारा यूनियन के साथ किए गए करार के अनुसार उन्हें भुगतान करना होता है। शेष लेबर ठेके पर है। (पत्तन ने प्रत्येक प्रकार की लेबर की आपूर्ति के लिए दर दर्शाते हुए मैनपावर सप्लायर एजेंसी से इसको प्राप्त हुए अक्टूबर 2012 की कोटेशन भेजी है। यह कोटेशन रीच स्टेकरों, फोर्क लिफ्ट, ट्रैक्टर ट्रेलर, खाली कंटेनर प्रहस्तक, भंडारगृहों और रीफर कंटेनरों के लिए अपेक्षित अतिरिक्त लेबर के लिए अनुबंध-10 (भाग क) में निर्दिष्ट विभिन्न कामगार की आपूर्ति के लिए है।) [ये दरें 8 कार्य घंटे प्रतिदिन के लिए हैं जिसमें सांविधिक लाभ और सेवा प्रभार शामिल हैं। दरों में प्रत्येक वर्ष 5 प्रतिशत तक वृद्धि की जाएगी।]																																													
(ii).	प्रत्येक प्रकार का प्रबंधन तथा प्रशासनिक स्टाफ अलग-अलग।	प्रबंधन तथा प्रशासनिक स्टाफ की लागत "सामान्य उपरिव्ययों" के हिस्से के रूप में सुविचारित की गई है। "सामान्य उपरिव्यय"																																													

		सकल अचल परिसंपत्तियों के मूल्य के 5 प्रतिशत पर अनुमानित किए गए हैं (टीएमपी के 2008 के दिशानिर्देश सकल अचल परिसंपत्तियों का 15 प्रतिशत तक अनुमति देते हैं)।
	(iii). सीएफएस तथा बफर यार्ड में प्रत्येक प्रकार की लेबर अलग-अलग।	स्थाई लेबर के लिए, प्रयुक्त दर लेबर यूनियन के साथ हुए करार के अनुसार हैं। (पत्तन द्वारा प्रेषित करार की प्रति दिनांक 1-7-2010 से 30-6-2013 तक 3 वर्षों की अवधि के लिए स्पीडी मल्टीमोडस लिमिटेड और न्हावा शेवा पोर्ट जनरल वर्क्स यूनियन के बीच दिनांक 25 जनवरी 2011 को हुआ निपटान ज्ञापन है)।  अन्य लेबर दरों के लिए, इसने उपर्युक्त (ख) (i) पर यथा उल्लिखित कोटेशन का उल्लेख किया है।
(ii).	बिजली प्रभार:  जेएनपीटी निम्नलिखित भेजे/औचित्य बताएं: (क). बिजली की इकाई दर रु0 11.83 प्रति इकाई के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य।	बिजली प्रभार प्रति इकाई वर्तमान एमएसईबी मानकों के अनुसार सुविचारित किए गए हैं। बिजली बिल की प्रति यहां संलग्न की गई है जो औसतन प्रति इकाई दर 15.83 दर्शाती है। (पत्तन द्वारा प्रेषित दस्तावेज नवम्बर 2012 के लिए बिजली प्रभारों के लिए 14 दिसम्बर 2012 को स्पीडी मल्टीमोडस लिमिटेड पर जेएनपीटी द्वारा पेश किया गया डेबिट नोट है जो बिजली की इकाई लागत रु0 15.83 दर्शाता है। जेएनपीटी ने रु0 15.83 की बिजली इकाई लागत के समर्थन में गणनाएं भी भेजी हैं।)
	(ख). रीफर कंटेनरों के मामले में 3.60 इकाईयां प्रति टीईयू के बिजली उपभोग को उद्योग में प्रचलित इस संबंध में कुशलता पैरामीटर को लेखा में लेते हुए दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित औचित्य बताएं।	रीफर के लिए बिजली उपभोग उद्योग औसत (3.6 कि.वा./घंटा/टीईयू) के अनुसार है। इसे जीडीबी (जर्मन मरीन इश्योरर्स) द्वारा प्रकाशित "कंटेनर हैंडबुक" से लिया गया था जिसका सार पत्तन द्वारा भेजा गया है।
	(ग). (i). इलैक्ट्रॉनिक धर्मकांटा के मामले में 2.90 इकाईयां प्रति घंटा का बिजली उपभोग उद्योग में प्रचलित इस संबंध में कुशलता पैरामीटर को लेखा में लेते हुए दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित करते हुए औचित्य बताएं।	2 मई 2011 को पारित आदेश सं. टीएमपी/39/2010-एमबीपीटी में, प्रति माह बिजली उपभोग 2100 इकाईयां सुविचारित किया गया है। इसे 30 दिन प्रति माह और 24 घंटे प्रतिदिन मानते हुए 2.9 केडब्ल्यू/घंटा में परिवर्तित किया गया है। (ऊपर उल्लिखित आदेश मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) गोदियों में संस्थापित दो 60 टन इलैक्ट्रॉनिक धर्मकांटों के लिए बुथेलो ट्रेवल्स द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव का निपटान करते हुए 02 मई 2011 को पारित किया गया आदेश है।)
	(ii). इलैक्ट्रॉनिक धर्मकांटे के लिए 25044 बिजली इकाईयां प्रतिवर्ष के उपभोग के लिए प्रेषित गणनाओं से यह देखा गया है कि जेएनपीटी ने वर्षभर में हर समय (24 घंटे x 365 दिन) धर्मकांटे के प्रचालन के लिए बिजली उपभोग पर विचार किया है। तथापि, सीएफएस/बफर यार्ड सुविधा की क्षमता 70 प्रतिशत उपयोग पर निर्धारित की गई है। इसलिए, धर्मकांटे का वर्षभर हर समय प्रचालन नहीं किया जा सकता। धर्मकांटे के प्रचालन के लिए अनुमानित बिजली उपभोग को 70 प्रतिशत उपयोग को लेखा में लेते हुए संशोधित करें।	धर्मकांटा 24 घंटे और 365 दिन प्लग किया जाएगा, क्योंकि वह समय निर्धारित नहीं कर सकते जब ट्रक को सुविधा की आवश्यकता पड़ेगी। निर्माण, प्रचालन तथा अनुरक्षण आधार पर मै0 बुथेलो ट्रेवल्स द्वारा मुम्बई पत्तन न्यास गोदियों में संस्थापित दो 60 टन इलैक्ट्रॉनिक धर्मकांटों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु मामला सं. टीएमपी/39/2010-एमबीपीटी में भी प्रति माह उपभोग की गई बिजली इकाईयां 2100 ली गई हैं अर्थात् वार्षिक उपभोग 25200 इकाईयां होगा। तदनुसार, 25044 इकाईयां का हमारा उपभोग लगभग एकसमान है।
	(घ). (i). 'अन्य' के अंतर्गत 61680 इकाईयां प्रति माह के बिजली उपभोग पर विचार करने का प्रयोजन विदित	इनमें प्रशासनिक भवन, यार्ड लाइटिंग, भंडारगृह लाइटिंग आदि अर्थात् रीफरों तथा इलैक्ट्रॉनिक धर्मकांटों द्वारा उपभोग के अलावा सभी बिजली उपभोग शामिल हैं। सीएफएस में औसत कुल

	<p>नहीं है। जेएनपीटी संसाधन प्रेषित करे जो 61680 इकाईयां प्रति माह के बिजली उपभोग की अपेक्षा करते हैं।</p> <p>(ii). 'अन्य' के लिए 61680 इकाईयां बिजली उपभोग पर विचार करने के लिए आधार गणनाओं के साथ भेजे। इसके अलावा, उद्योग में प्रचलित इस संबंध में कुशलता पैरामीटर को लेखा में लेते हुए दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित करते हुए औचित्य बताएं।</p>	<p>उपभोग से रीफर उपभोग को घटाने के बाद इसकी गणना की गई है।</p>																		
(iii).	<p>ईंधन प्रभार:</p> <p>(क). रीच स्टेकर:</p> <p>(i). प्रचालन घंटों पर पहुंचने के लिए 15 फेरे प्रति घंटा का अनुमान लगाने और 4 फेरे प्रति कंटेनर पर विचार करने का आधार स्पष्ट करें।</p>	<p>हमने 3 पवित्तियों और 3 कॉलम के स्टेक पर विचार किया है।</p> <table border="1"> <tr> <td>1</td><td>2</td><td>3</td></tr> <tr> <td>4</td><td>5</td><td>6</td></tr> <tr> <td>7</td><td>8</td><td>9</td></tr> </table> <p>यदि रीच स्टेकर 5वां कंटेनर प्रहस्तित करना चाहता है तो पहले इसे कंटेनर संख्या 1, कंटेनर संख्या 4, और कंटेनर संख्या 2 का प्रहस्तन करना होगा और तब अंतिम रूप से ट्रेलर ट्रक पर कंटेनर संख्या 5 की स्थिति आएगी। इसके अलावा कंटेनर संख्या 1, 4 और 2 को उनके स्थान से हटाना होगा। इस तरह कुल 7 फेरे हो जाएंगे। इसी तरह कंटेनर संख्या 4 का प्रहस्तन करने के लिए प्रथम रीच स्टेकर को कंटेनर संख्या 1 का प्रहस्तन करना होगा तब कंटेनर संख्या 4। इसके अलावा कंटेनर 1 को हटाना, जिससे 3 फेरे प्रति कंटेनर जुड़ जाएंगे। इसलिए औसतन हमने 4 फेरे प्रति कंटेनर पर विचार किया है।</p> <p>प्रति घंटा फेरों के लिए, हमने लिण्डे और कलमान के रीच स्टेकर की तकनीकी विशेषताओं का उल्लेख किया है।</p>	1	2	3	4	5	6	7	8	9									
1	2	3																		
4	5	6																		
7	8	9																		
(ii).	<p>प्रति कंटेनर फेरों, फेरे प्रति घंटा और जेएनपीटी द्वारा अपनी गणनाओं में रीच स्टेकर के लिए 20 लिटर प्रति घंटा के ईंधन उपभोग के बैचमार्क उद्योग में प्रचलित इस संबंध में कुशल पैरामीटरों के संदर्भ में दस्तावेजी साक्ष्य के साथ औचित्य बताएं।</p>	<p>इसे उपस्कर प्रदाता और उत्पादकों के साथ दूरभाष पर हुई चर्चाओं के आधार पर लिया गया है। 16 जून 2010 को पारित आदेश मामला सं. टीएएमपी/47/2007-एनएमपीटी में भी रीच स्टेकर के लिए ईंधन के 18 लिटर प्रति घंटा उपभोग पर विचार किया गया है।</p>																		
(ख).	<p>2666 सं. ओडीसी कंटेनरों तथा ओटी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए, जेएनपीटी ने निम्नलिखित तरीके में निम्नलिखित उपस्कर के उपयोग का प्रस्ताव किया है:-</p> <table border="1"> <tr> <th>प्रयुक्त उपस्कर</th><th>ओडीसी कंटेनर %</th><th>ओटी कंटेनर %</th></tr> <tr> <td>क्रेन - 15 मी.ट.</td><td>30%</td><td>50%</td></tr> <tr> <td>क्रेन - 35 मी.ट.</td><td>30%</td><td>50%</td></tr> <tr> <td>क्रेन - 75 मी.ट.</td><td>30%</td><td>0%</td></tr> <tr> <td>फोर्क लिफ्ट 10 टन</td><td>10%</td><td>0%</td></tr> <tr> <td>कुल</td><td>100%</td><td>100%</td></tr> </table>	प्रयुक्त उपस्कर	ओडीसी कंटेनर %	ओटी कंटेनर %	क्रेन - 15 मी.ट.	30%	50%	क्रेन - 35 मी.ट.	30%	50%	क्रेन - 75 मी.ट.	30%	0%	फोर्क लिफ्ट 10 टन	10%	0%	कुल	100%	100%	<p>ओडीसी तथा ओटी के टनभार भिन्नता पर निर्भर करते हुए, हमें विभिन्न उपस्करों पर विचार करना होगा क्योंकि प्रत्येक कंटेनर के लिए एकल उच्चतर क्षमता क्रेन का उपयोग करने से लागत बढ़ेगी और कंटेनरों के प्रहस्तन में अकुशलताएं बढ़ेंगी। उदाहरणार्थ, यदि हम 10 टन पार्सल भार के लिए 75 टन क्रेन का इस्तेमाल करते हैं तो ईंधन उपभोग तथा किराया लागत 15 टन क्षमता क्रेन की अपेक्षा बढ़ेगी, इसलिए इससे कंटेनर प्रहस्तन में अतिरिक्त लागत जुड़ जाएगी।</p>
प्रयुक्त उपस्कर	ओडीसी कंटेनर %	ओटी कंटेनर %																		
क्रेन - 15 मी.ट.	30%	50%																		
क्रेन - 35 मी.ट.	30%	50%																		
क्रेन - 75 मी.ट.	30%	0%																		
फोर्क लिफ्ट 10 टन	10%	0%																		
कुल	100%	100%																		

	ओडीसी तथा ओटी कंटेनरों का प्रहस्तन करने के लिए उपस्कर के उपर्युक्त आबंटन के लिए कारण/औचित्य भेजे। इसके अलावा, यह भी स्पष्ट किया जाए कि विभिन्न क्षमताओं की क्रेनों की तैनाती की बजाय ओडीसी तथा ओटी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए एकल क्षमता क्रेन पर विचार क्यों नहीं किया जा सकता जैसा जेएनपीटी द्वारा विचार किया गया है।																																										
(ग).	75 टन क्रेन: (i). प्रचालनात्मक घंटों पर पहुंचने के लिए 17 फेरे प्रति घंटा के अनुमान और 2 फेरे प्रति कंटेनर पर विचार करने के आधार स्पष्ट करें।	ट्रेलर ट्रक से उतराई के बाद पहले कंटेनर जमीन पर उतारना होगा और तब क्रेन स्वयं उसे लेकर उसके गंतव्य स्लॉट में ले जाएंगे। क्रेन को उसके स्थान से हटाना कंटेनर/कार्गो के सुरक्षित तथा कुशल प्रहस्तन के लिए आवश्यक है। इसलिए, 2 फेरे प्रति कंटेनर/कार्गो पर विचार किया गया है। 75 टन क्रेन द्वारा सामान्यतः प्रहस्तित कार्गो अति आयामीय और भारी होता है, इसलिए प्रहस्तन प्रचालन कुशलतापूर्वक तथा बिना किसी नुकसान के निष्पादित करने के लिए प्रचालन समय धीमा हो जाता है। ओडीसी को सिलंगों को तेज करने की प्रक्रिया, बैलेंस चैक करना, विशिष्ट स्लॉट के लिए लिफ्ट-ऑन तथा लिफ्ट ऑफ अथवा ट्रेलर में लगभग 120 मिनट का समय लगता है और प्रतिदिन फेरों की गणना करने में इसपर विचार किया गया है।																																									
(ii).	जेएनपीटी द्वारा अपनी गणनाओं में 75 टन क्रेन के लिए 25 लिटर प्रति घंटा के ईंधन उपभोग और प्रति कंटेनर फेरे, प्रति घंटा फेरे के बैचमार्क का उद्योग में प्रचलित इस संबंध में कुशलता पैरामीटरों के संदर्भ में दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित औचित्य बताएं।	<p>इसे पब्लिक डोमेन में उपलब्ध सूचना और क्रेन प्रदाता के साथ हुई चर्चाओं के आधार पर प्राप्त किया गया है।</p> <table><tr><td>डीजल घनत्व (कि.ग्रा./लि.)</td><td>0.86</td><td colspan="3"></td><td></td></tr><tr><td>ईंधन उपभोग =</td><td colspan="5">((एचपी*ग्राम/एचपी-घंटा)/1000/डीजल घनत्व) * लदाई कारक</td></tr><tr><td colspan="5">75 टन क्रेन (मैनटिस - 14010)</td><td>औसत ईंधन उपभोग</td><td>जेएनपीटी सुविचारित</td></tr><tr><td>एचपी</td><td>260</td><td></td><td></td><td></td><td rowspan="4">29.9</td><td rowspan="4">25.00</td></tr><tr><td>ग्राम/एचपी-घंटा</td><td>165</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>लदाई कारक पर विचार करना</td><td>100%</td><td>50%</td><td>30%</td><td></td></tr><tr><td>ईंधन उपभोग (जि./घंटा)</td><td>49.88</td><td>24.94</td><td>14.97</td><td></td></tr></table> <p>ऊपर प्रयुक्त तकनीकी विशिष्टताओं को 75 टन क्रेन उत्पाद गाइड से लिया गया है। जेएनपीटी ने उसकी एक प्रति भेजी है। नोट किया गया। संशोधित प्रपत्रों में शोधन किया गया है।</p>	डीजल घनत्व (कि.ग्रा./लि.)	0.86					ईंधन उपभोग =	((एचपी*ग्राम/एचपी-घंटा)/1000/डीजल घनत्व) * लदाई कारक					75 टन क्रेन (मैनटिस - 14010)					औसत ईंधन उपभोग	जेएनपीटी सुविचारित	एचपी	260				29.9	25.00	ग्राम/एचपी-घंटा	165				लदाई कारक पर विचार करना	100%	50%	30%		ईंधन उपभोग (जि./घंटा)	49.88	24.94	14.97	
डीजल घनत्व (कि.ग्रा./लि.)	0.86																																										
ईंधन उपभोग =	((एचपी*ग्राम/एचपी-घंटा)/1000/डीजल घनत्व) * लदाई कारक																																										
75 टन क्रेन (मैनटिस - 14010)					औसत ईंधन उपभोग	जेएनपीटी सुविचारित																																					
एचपी	260				29.9	25.00																																					
ग्राम/एचपी-घंटा	165																																										
लदाई कारक पर विचार करना	100%	50%	30%																																								
ईंधन उपभोग (जि./घंटा)	49.88	24.94	14.97																																								
(iii).	यहां गणना में एक त्रुटि दिखाई देती है क्योंकि डीजल की ₹0 46/- प्रति लिटर की दर जेएनपीटी द्वारा गणना में सुविचारित नहीं की गई है। इसके बजाय, कुछ अन्य आंकड़ों पर विचार किया गया है। जेएनपीटी गणनाओं में सुधार करें।																																										
(घ).	35 टन क्रेन: (i). प्रचालनात्मक घंटों पर पहुंचने के लिए 2 फेरे प्रति कंटेनर और 103 ओडीसी/ओटी कंटेनर प्रतिदिन के अनुमान पर विचार करने के लिए आधार स्पष्ट करें।	ट्रेलर ट्रक से उतराई के बाद पहले कंटेनर जमीन पर उतारना होगा और तब क्रेन स्वयं उसे लेकर उसके गंतव्य स्लॉट में ले जाएंगे। क्रेन को उसके स्थान से हटाना कंटेनर/कार्गो के सुरक्षित तथा कुशल प्रहस्तन के लिए आवश्यक है। इसलिए, 2 फेरे प्रति कंटेनर/कार्गो पर विचार किया गया है। 35 टन क्रेन द्वारा सामान्यतः प्रहस्तित कार्गो अति आयामीय और भारी होता है, इसलिए प्रहस्तन प्रचालन कुशलतापूर्वक तथा बिना किसी नुकसान के निष्पादित करने के लिए प्रचालन समय धीमा हो जाता है। ओडीसी को सिलंगों को तेज करने की प्रक्रिया, बैलेंस																																									

		चैक करना, विशिष्ट स्लॉट के लिए लिफ्ट-ऑन तथा लिफ्ट ऑफ अथवा ट्रेलर में लगभग 20 मिनट का समय लगता है और प्रतिदिन फेरों की गणना करने में इसपर विचार किया गया है।																																			
(ii).	उद्योग में प्रचलित इस संबंध में कुशलता पैरामीटर के संदर्भ में 35 टन क्रेन के संदर्भ में 17 लिटर प्रति घंटा के ईंधन उपभोग और प्रति कंटेनर प्रति दिन फेरों का तलचिह्न दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित करें।	<p>इसे पब्लिक डोमेन में उपलब्ध सूचना और क्रेन प्रदाता के साथ हुई चर्चाओं के आधार पर प्राप्त किया गया है। यह उद्योग में प्रचलित कुशलता पैरामीटरों के अनुसार है।</p> <table><tr><td>डीजल घनत्व (कि.ग्रा./लि.)</td><td>0.86</td><td colspan="3">((एचपी*ग्राम/एचपी-घंटा)/1000/डीजल घनत्व) *</td></tr><tr><td>ईंधन उपभोग =</td><td>लदाई कारक</td><td colspan="3"></td></tr><tr><td>35 टन क्रेन (मैनटिस - 14010)</td><td></td><td>औसत ईंधन उपभोग</td><td>जेएनपीटी सुविचारित</td><td></td></tr><tr><td>एचपी</td><td>150</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>ग्राम/एचपी-घंटा</td><td>165</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>लदाई कारक पर विचार करना</td><td>100%</td><td>50%</td><td>30%</td><td></td></tr><tr><td>ईंधन उपभोग (जि./घंटा)</td><td>28.78</td><td>14.39</td><td>8.83</td><td>17.3 17.00</td></tr></table> <p>ऊपर प्रयुक्त तकनीकी विशिष्टताओं को 35 टन क्रेन उत्पाद गाइड से लिया गया है। जेएनपीटी ने उसकी एक प्रति भी नोट किया गया। संशोधित प्रपत्रों में शोधन किया गया है।</p>	डीजल घनत्व (कि.ग्रा./लि.)	0.86	((एचपी*ग्राम/एचपी-घंटा)/1000/डीजल घनत्व) *			ईंधन उपभोग =	लदाई कारक				35 टन क्रेन (मैनटिस - 14010)		औसत ईंधन उपभोग	जेएनपीटी सुविचारित		एचपी	150				ग्राम/एचपी-घंटा	165				लदाई कारक पर विचार करना	100%	50%	30%		ईंधन उपभोग (जि./घंटा)	28.78	14.39	8.83	17.3 17.00
डीजल घनत्व (कि.ग्रा./लि.)	0.86	((एचपी*ग्राम/एचपी-घंटा)/1000/डीजल घनत्व) *																																			
ईंधन उपभोग =	लदाई कारक																																				
35 टन क्रेन (मैनटिस - 14010)		औसत ईंधन उपभोग	जेएनपीटी सुविचारित																																		
एचपी	150																																				
ग्राम/एचपी-घंटा	165																																				
लदाई कारक पर विचार करना	100%	50%	30%																																		
ईंधन उपभोग (जि./घंटा)	28.78	14.39	8.83	17.3 17.00																																	
(iii).	यहां गणना में एक त्रुटि दिखाई देती है क्योंकि डीजल की रु0 46/- प्रति लिटर की दर जेएनपीटी द्वारा गणना में सुविचारित नहीं की गई है। इसके बजाय, कुछ अन्य आंकड़ों पर विचार किया गया है। जेएनपीटी गणनाओं में सुधार करें।																																				
(ड).	15 टन क्रेन:																																				
(i).	कुल प्रचालन घंटे 374 घंटे पर पहुंचने के लिए 274 ओडीसी/ओटी कंटेनर प्रतिदिन के प्रहस्तन के अनुमान और 2 फेरे प्रति कंटेनर पर विचार करने का आधार स्पष्ट करें।	<p>ट्रेलर ट्रक से उतराई के बाद पहले कंटेनर जमीन पर उतारना होगा और तब क्रेन स्वयं उसे लेकर उसके गंतव्य स्लॉट में ले जाएंगे। क्रेन को उसके स्थान से हटाना कंटेनर/कार्गो के सुरक्षित तथा कुशल प्रहस्तन के लिए आवश्यक है। इसलिए, 2 फेरे प्रति कंटेनर/कार्गो पर विचार किया गया है। 15 टन क्रेन द्वारा सामान्यतः प्रहस्तित कार्गो अति आयामीय और भारी होता है, इसलिए प्रहस्तन प्रचालन कुशलतापूर्वक तथा बिना किसी नुकसान के निष्पादित करने के लिए प्रचालन समय धीमा हो जाता है। ओडीसी को सिलंगों को तेज करने की प्रक्रिया, बैलेंस चैक करना, विशिष्ट स्लॉट के लिए लिफ्ट-ऑन तथा लिफ्ट ऑफ अथवा ट्रेलर में लगभग 7.5 मिनट का समय लगता है और प्रतिदिन फेरों की गणना करने में इसपर विचार किया गया है।</p>																																			
(ii).	उद्योग में प्रचलित इस संबंध में कुशलता पैरामीटर के संदर्भ में 15 टन क्रेन के संदर्भ में 8 लिटर प्रति घंटा के ईंधन उपभोग और प्रति कंटेनर प्रति दिन फेरों का तलचिह्न दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित करें।	<p>इसे पब्लिक डोमेन में उपलब्ध सूचना और क्रेन प्रदाता के साथ हुई चर्चाओं के आधार पर प्राप्त किया गया है। यह उद्योग में प्रचलित कुशलता पैरामीटरों के अनुसार है।</p> <table><tr><td>डीजल घनत्व (कि.ग्रा./लि.)</td><td>0.86</td><td colspan="3">((एचपी*ग्राम/एचपी-घंटा)/1000/डीजल घनत्व) *</td></tr><tr><td>ईंधन उपभोग =</td><td>लदाई कारक</td><td colspan="3"></td></tr><tr><td>15 टन क्रेन (मैनटिस - 14010)</td><td></td><td>औसत ईंधन उपभोग</td><td>जेएनपीटी सुविचारित</td><td></td></tr><tr><td>एचपी</td><td>100</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>ग्राम/एचपी-घंटा</td><td>165</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>लदाई कारक पर विचार करना</td><td>100%</td><td>50%</td><td>30%</td><td></td></tr><tr><td>ईंधन उपभोग (जि./घंटा)</td><td>19.19</td><td>9.59</td><td>5.76</td><td>11.5 8.00</td></tr></table>	डीजल घनत्व (कि.ग्रा./लि.)	0.86	((एचपी*ग्राम/एचपी-घंटा)/1000/डीजल घनत्व) *			ईंधन उपभोग =	लदाई कारक				15 टन क्रेन (मैनटिस - 14010)		औसत ईंधन उपभोग	जेएनपीटी सुविचारित		एचपी	100				ग्राम/एचपी-घंटा	165				लदाई कारक पर विचार करना	100%	50%	30%		ईंधन उपभोग (जि./घंटा)	19.19	9.59	5.76	11.5 8.00
डीजल घनत्व (कि.ग्रा./लि.)	0.86	((एचपी*ग्राम/एचपी-घंटा)/1000/डीजल घनत्व) *																																			
ईंधन उपभोग =	लदाई कारक																																				
15 टन क्रेन (मैनटिस - 14010)		औसत ईंधन उपभोग	जेएनपीटी सुविचारित																																		
एचपी	100																																				
ग्राम/एचपी-घंटा	165																																				
लदाई कारक पर विचार करना	100%	50%	30%																																		
ईंधन उपभोग (जि./घंटा)	19.19	9.59	5.76	11.5 8.00																																	

		ऊपर प्रयुक्त तकनीकी विशिष्टताओं को 15 टन क्रेन उत्पाद गाइड से लिया गया है। जेएनपीटी ने उसकी एक प्रति भेजी है।
	(iii). यहां गणना में एक त्रुटि दिखाई देती है क्योंकि डीजल की ₹0 46/- प्रति लिटर की दर जेएनपीटी द्वारा गणना में सुविचारित नहीं की गई है। इसके बजाय, कुछ अन्य आंकड़ों पर विचार किया गया है। जेएनपीटी गणनाओं में सुधार करे।	नोट किया गया। संशोधित प्रपत्रों में शोधन किया गया है।
	(च). 10 टन क्रेन: (i). 2 फेरे प्रति पार्सल पर विचार करने और 15 फेरे प्रति घंटा प्रहस्तन का अनुमान लगाने के लिए आधार स्पष्ट करें।  (ii). 10 टन फोर्कलिफ्ट के संदर्भ में 8 लिटर प्रति घंटा के ईंधन उपभोग तथा प्रति पार्सल फेरों, प्रति घंटा फेरों का बैचमार्क उद्योग में इस संबंध में प्रचलित इस संबंध में कुशलता पैरामीटर का दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित औचित्य बताएं।	एक फेरा भरण के लिए और दूसरा फेरा खाली करने के लिए सुविचारित किया गया है। 15 फेरे प्रति घंटा फोर्कलिफ्ट प्रदाता द्वारा उपलब्ध करवाई गई सूचना के आधार पर और औद्योगिक मानकों के अनुसार सुविचारित किया गया है।  यह उपस्कर उत्पादक के साथ दूरभाष पर हुई चर्चाओं पर आधारित है। यह उद्योग में प्रचलित कुशलता पैरामीटरों के अनुसार है। टीएएमपी बहुउद्देशीय बर्थों के लिए अपने 2008 के दिशानिर्देशों में 10 लिटर प्रति घंटा की दर विनिर्दिष्ट करता है जो हमारे द्वारा प्रयुक्त से अधिक है।
	(छ). 3 टन फोर्कलिफ्ट: (i). 2 फेरे प्रति पार्सल पर विचार करने और 15 फेरे प्रति घंटा प्रहस्तन का अनुमान लगाने के लिए आधार स्पष्ट करें।  (ii). 3 टन फोर्कलिफ्ट के संदर्भ में 5 लिटर प्रति घंटा के ईंधन उपभोग तथा प्रति पार्सल फेरों, प्रति घंटा फेरों का बैचमार्क उद्योग में इस संबंध में प्रचलित इस संबंध में कुशलता पैरामीटर का दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित औचित्य बताएं।	एक फेरा भरण के लिए और दूसरा फेरा खाली करने के लिए सुविचारित किया गया है। 15 फेरे प्रति घंटा फोर्कलिफ्ट प्रदाता द्वारा उपलब्ध करवाई गई सूचना के आधार पर और औद्योगिक मानकों के अनुसार सुविचारित किया गया है।  यह उपस्कर उत्पादक के साथ दूरभाष पर हुई चर्चाओं पर आधारित है। यह उद्योग में प्रचलित कुशलता पैरामीटरों के अनुसार है। टीएएमपी बहुउद्देशीय बर्थों के लिए अपने 2008 के दिशानिर्देशों में 5 टन फोर्कलिफ्ट के लिए 7 लिटर प्रति घंटा की दर विनिर्दिष्ट करता है जो हमारे द्वारा प्रयुक्त से अधिक है।
	(ज). खाली कंटेनर प्रहस्तन: (i). 3.5 फेरे प्रति पार्सल पर विचार करने और 15 फेरे प्रति घंटा प्रहस्तन का अनुमान लगाने के लिए आधार स्पष्ट करें।  (ii). खाली कंटेनर प्रहस्तन के संदर्भ में 12 लिटर प्रति घंटा के ईंधन उपभोग तथा प्रति पार्सल फेरों, प्रति घंटा फेरों का बैचमार्क उद्योग में इस संबंध में प्रचलित इस संबंध में कुशलता पैरामीटर का दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित औचित्य बताएं।	खाली कंटेनर उसी तरह स्टेक किए जाते हैं जैसे लदे हुए कंटेनरों को स्टेक किया जाता है, इसलिए सुविचारित प्रति टीईयू फेरे रीच स्टेकर के अनुसार हैं। परन्तु, खाली कंटेनर प्रहस्तन प्रचालनों में सामान्यतः एक ट्रेल से खाली कंटेनर का प्रहस्तन और सीधे खाली करने के मामले में अन्य ट्रेलर पर रखना शामिल किए गए हैं। उल्लिखित प्रचालनों में प्रति टीईयू फेरे एक तक सीमित किए गए हैं। भंडारगृह में कंटेनर भरण प्रचालनों के मामले में, खाली कंटेनर प्रहस्तन को खाली कंटेनर यार्ड से टीईयू प्रहस्तन करना होता है, जहां खाली कंटेनर स्टेक किए जाते हैं। स्टेक किए गए खाली टीईयू के प्रहस्तन के लिए इसे रीच स्टेकर के समकक्ष फेरे लगाने होंगे। इसलिए, खाली कंटेनर प्रहस्तन के मामले में सुविचारित फेरे रीच स्टेकर से कम हैं।

		यह रीचस्टरों के लिए कलमार के तकनीकी सूचना मैनुअल पर आधारित है। यह उद्योग में प्रचलित कुशलता पैरामीटरों के अनुसार है।  (पत्तन द्वारा प्रेषित दस्तावेजों में प्रति घंटा फेरे स्पष्ट रूप से नहीं दर्शाए गए हैं)।																																								
(झ).	ट्रैक्टर ट्रेलर्स  (i). प्रत्येक ट्रेलर के 4.43 घंटे प्रचालन पर विचार करने के लिए आधार स्पष्ट करें।	सीएफएस से पत्तन तक एक चक्कर पूरा करने के लिए ट्रैक्टर ट्रेलर को 4.43 घंटों का समय लगता है जैसा नीचे स्पष्ट किया गया है:- <table><tr><td>ट्रैक्टर ट्रेलर</td><td>घंटे</td></tr><tr><td>टीटी के लिए कंटेनर लदाई समय</td><td>0.08</td></tr><tr><td>टीटी के लिए कंटेनर उतराई समय</td><td>0.08</td></tr><tr><td>औपचारिकताओं के लिए टीटी प्रतीक्षा समय</td><td>0.33</td></tr><tr><td>भीड़ और अन्य कारणों से पत्तन गेट पर औसत टीटी प्रतीक्षा</td><td>2.50</td></tr><tr><td>सड़क भीड़ की वजह से औसत टीटी प्रतीक्षा</td><td>0.50</td></tr><tr><td>टीटी ट्रेवल समय (सीएफएस से पत्तन और पत्तन से सीएफएस)</td><td>0.93</td></tr><tr><td>सीएफएस से पत्तन तक कुल टीटी चक्कर</td><td>4.43</td></tr></table> यह निर्धारण जेएनपीटी में प्रचलित शर्तों पर आधारित है।	ट्रैक्टर ट्रेलर	घंटे	टीटी के लिए कंटेनर लदाई समय	0.08	टीटी के लिए कंटेनर उतराई समय	0.08	औपचारिकताओं के लिए टीटी प्रतीक्षा समय	0.33	भीड़ और अन्य कारणों से पत्तन गेट पर औसत टीटी प्रतीक्षा	2.50	सड़क भीड़ की वजह से औसत टीटी प्रतीक्षा	0.50	टीटी ट्रेवल समय (सीएफएस से पत्तन और पत्तन से सीएफएस)	0.93	सीएफएस से पत्तन तक कुल टीटी चक्कर	4.43																								
ट्रैक्टर ट्रेलर	घंटे																																									
टीटी के लिए कंटेनर लदाई समय	0.08																																									
टीटी के लिए कंटेनर उतराई समय	0.08																																									
औपचारिकताओं के लिए टीटी प्रतीक्षा समय	0.33																																									
भीड़ और अन्य कारणों से पत्तन गेट पर औसत टीटी प्रतीक्षा	2.50																																									
सड़क भीड़ की वजह से औसत टीटी प्रतीक्षा	0.50																																									
टीटी ट्रेवल समय (सीएफएस से पत्तन और पत्तन से सीएफएस)	0.93																																									
सीएफएस से पत्तन तक कुल टीटी चक्कर	4.43																																									
(ii).	प्रचालन के घंटों और ट्रेलर के प्रति घंटा 5 लिटर ईंधन उपभोग के बैचमार्क का उद्योग में प्रचलित इस संबंध में कुशलता पैरामीटर के संदर्भ में दस्तावेजी साक्ष्य के साथ औचित्य बताएं।	यह अनुबंध-12 में दिए गए "लैबोरेट्री परिस्थितियों में हेवी-ड्यूटी ट्रक ऐमिशन्स और ईंधन उपभोग स्टिम्यूलेटिंग रिअल-वर्ल्ड ड्राइविंग" दस्तावेज से प्राप्त किए गए सार पर आधारित हैं। गणनाएं निम्नलिखित हैं:- <table><tr><td colspan="4">ट्रेलर ट्रक की माइलेज</td></tr><tr><td>विकल्प-1: (अनुमानित अधिकतम ईंधन उपभोग)</td><td>40 लि0/ 100 कि.मी.</td><td>कि.मी. / लि0</td><td>2.50</td></tr><tr><td>विकल्प-2: (अनुमानित औसत ईंधन उपभोग)</td><td>35 लि0/ 100 कि.मी.</td><td>कि.मी. / लि0</td><td>2.86</td></tr><tr><td>विकल्प-3: (अनुमानित न्यूनतम ईंधन उपभोग)</td><td>30 लि0/ 100 कि.मी.</td><td>कि.मी. / लि0</td><td>3.33</td></tr><tr><td>औसत दूरी टीटी प्रति ट्रिप द्वारा ट्रेवल किया गया</td><td></td><td>कि.मी. / ट्रिप</td><td>17.50</td></tr><tr><td>औसत स्पीड प्रति ट्रिप</td><td></td><td>कि.मी. / घंटा</td><td>15.00</td></tr><tr><td>एक ट्रिप पूरा करने में समय</td><td></td><td>घंटा / ट्रिप</td><td>1.17</td></tr><tr><td>ईंधन उपभोग प्रति ट्रिप</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>विकल्प-1: (अनुमानित अधिकतम ईंधन उपभोग)</td><td></td><td>लि0 / ट्रिप</td><td>7.00</td></tr><tr><td>विकल्प-2:</td><td></td><td>लि0 / ट्रिप</td><td>6.13</td></tr></table>	ट्रेलर ट्रक की माइलेज				विकल्प-1: (अनुमानित अधिकतम ईंधन उपभोग)	40 लि0/ 100 कि.मी.	कि.मी. / लि0	2.50	विकल्प-2: (अनुमानित औसत ईंधन उपभोग)	35 लि0/ 100 कि.मी.	कि.मी. / लि0	2.86	विकल्प-3: (अनुमानित न्यूनतम ईंधन उपभोग)	30 लि0/ 100 कि.मी.	कि.मी. / लि0	3.33	औसत दूरी टीटी प्रति ट्रिप द्वारा ट्रेवल किया गया		कि.मी. / ट्रिप	17.50	औसत स्पीड प्रति ट्रिप		कि.मी. / घंटा	15.00	एक ट्रिप पूरा करने में समय		घंटा / ट्रिप	1.17	ईंधन उपभोग प्रति ट्रिप				विकल्प-1: (अनुमानित अधिकतम ईंधन उपभोग)		लि0 / ट्रिप	7.00	विकल्प-2:		लि0 / ट्रिप	6.13
ट्रेलर ट्रक की माइलेज																																										
विकल्प-1: (अनुमानित अधिकतम ईंधन उपभोग)	40 लि0/ 100 कि.मी.	कि.मी. / लि0	2.50																																							
विकल्प-2: (अनुमानित औसत ईंधन उपभोग)	35 लि0/ 100 कि.मी.	कि.मी. / लि0	2.86																																							
विकल्प-3: (अनुमानित न्यूनतम ईंधन उपभोग)	30 लि0/ 100 कि.मी.	कि.मी. / लि0	3.33																																							
औसत दूरी टीटी प्रति ट्रिप द्वारा ट्रेवल किया गया		कि.मी. / ट्रिप	17.50																																							
औसत स्पीड प्रति ट्रिप		कि.मी. / घंटा	15.00																																							
एक ट्रिप पूरा करने में समय		घंटा / ट्रिप	1.17																																							
ईंधन उपभोग प्रति ट्रिप																																										
विकल्प-1: (अनुमानित अधिकतम ईंधन उपभोग)		लि0 / ट्रिप	7.00																																							
विकल्प-2:		लि0 / ट्रिप	6.13																																							

		(अनुमानित औसत ईंधन उपभोग)  विकल्प-3: (अनुमानित न्यूनतम ईंधन उपभोग)  ईंधन उपभोग घंटे विकल्प-1: (अनुमानित अधिकतम ईंधन उपभोग)  विकल्प-2: (अनुमानित औसत ईंधन उपभोग)  विकल्प-3: (अनुमानित न्यूनतम ईंधन उपभोग)  औसत ईंधन उपभोग प्रति घंटा प्रति ट्रिप जेएनपीटी द्वारा सुविचारित	लि०/ ट्रिप    लिटर / घंटा  लि०/ घंटा  लि०/ घंटा  लि०/ घंटा  लि०/ घंटा	5.25    6.00  5.25  4.50  5.25  5.00																								
	(ग). मोटर कार:  जेएनपीटी ईंधन लागत के रूप में रु० 5000/- प्रति माह विचार करने का आधार गणनाओं के साथ भेजे।	यह सामान्य दिन-प्रतिदिन उपयोग और सीएफएस के प्रचालन के लिए अनुमानित मूल्य था।																										
	(ट). जेनसेट: (i). 60 घंटा प्रचालन प्रतिमाह विचार करने के लिए आधार स्पष्ट करें।	इस क्षेत्र में बिजली आपूर्ति की बार-बार अवरोध की वजह से, 60 घंटे प्रति माह का प्रावधान पूर्व अनुभव के आधार पर किया गया है।																										
	(ii). जेनसेट के मामले में 90 लिटर प्रति घंटा के ईंधन उपभोग और प्रचालन के घंटों के बैचमार्क उद्योग में इस संबंध में कुशलता पैरामीटर के संदर्भ में दस्तावेजी साक्ष्य के साथ औचित्य बताएं।	डीजल जनरेटर के ईंधन उपभोग के लिए कृपया उपस्कर उत्पादक से प्राप्त किए गए मॉडल एमक्यूपी801V की तकनीकी विशिष्टताओं का अवलोकन करें। <table><tr><th colspan="2">ईंधन प्रणाली</th></tr><tr><td>ईंधन इंजेक्शन पम्प मेक</td><td>स्टेनडाइन</td></tr><tr><td>अनुशासित ईंधन</td><td>एसटीएम-डी975/सं.1 एवं 2 डीजल</td></tr><tr><td>फीड पम्प अधिक सक्शन हैड</td><td>10 फीट (3 मी०)</td></tr><tr><td>ईंधन फिल्टर</td><td>स्पिन-ऑन, फिल्टर/वॉटर सेपरेटर</td></tr><tr><td>अधिकतम ईंधन प्रवाह</td><td>23.7 गै० /घंटा (90लि०/घंटा)</td></tr><tr><th colspan="2">ईंधन उपभोग</th></tr><tr><td>डीजल ईंधन लोड का प्रतिशत (स्टैंडबाई)</td><td>गै०/ घंटा (लि०/ घंटा)</td></tr><tr><td>100%</td><td>5.1 (19.6)</td></tr><tr><td>75%</td><td>3.6 (14.0)</td></tr><tr><td>50%</td><td>2.3 (9.0)</td></tr><tr><td>25%</td><td>1.7 (6.6)</td></tr></table>	ईंधन प्रणाली		ईंधन इंजेक्शन पम्प मेक	स्टेनडाइन	अनुशासित ईंधन	एसटीएम-डी975/सं.1 एवं 2 डीजल	फीड पम्प अधिक सक्शन हैड	10 फीट (3 मी०)	ईंधन फिल्टर	स्पिन-ऑन, फिल्टर/वॉटर सेपरेटर	अधिकतम ईंधन प्रवाह	23.7 गै० /घंटा (90लि०/घंटा)	ईंधन उपभोग		डीजल ईंधन लोड का प्रतिशत (स्टैंडबाई)	गै०/ घंटा (लि०/ घंटा)	100%	5.1 (19.6)	75%	3.6 (14.0)	50%	2.3 (9.0)	25%	1.7 (6.6)		
ईंधन प्रणाली																												
ईंधन इंजेक्शन पम्प मेक	स्टेनडाइन																											
अनुशासित ईंधन	एसटीएम-डी975/सं.1 एवं 2 डीजल																											
फीड पम्प अधिक सक्शन हैड	10 फीट (3 मी०)																											
ईंधन फिल्टर	स्पिन-ऑन, फिल्टर/वॉटर सेपरेटर																											
अधिकतम ईंधन प्रवाह	23.7 गै० /घंटा (90लि०/घंटा)																											
ईंधन उपभोग																												
डीजल ईंधन लोड का प्रतिशत (स्टैंडबाई)	गै०/ घंटा (लि०/ घंटा)																											
100%	5.1 (19.6)																											
75%	3.6 (14.0)																											
50%	2.3 (9.0)																											
25%	1.7 (6.6)																											



(iv).	<p><b>मरम्मत और अनुरक्षण:</b></p> <p>मरम्मत और अनुरक्षण उपस्कर के मामले में सकल प्रखंड के 2 प्रतिशत पर, सिविल कार्यों के मामले में सकल प्रखंड के 1 प्रतिशत पर और कंप्यूटर तथा अन्यो के मामले में सकल प्रखंड के 15 प्रतिशत पर विचार करने के आधार का औचित्य बताएं। मरम्मत तथा अनुरक्षण के लिए सुविचारित विभिन्न प्रतिशतों पर विचार का बैचमार्क उद्योग में इस संबंध में प्रचलित कुशलता पैरामीटर के संदर्भ में दस्तावेजी साक्ष्य के साथ औचित्य बताएं।</p>	<p>सिविल तथा उपस्कर मरम्मत और अनुरक्षण प्रमार टीएएमपी के 2008 के दिशानिर्देशों में यथा निदेशित सुविचारित किए गए हैं। कंप्यूटरों की मरम्मत की लागत के लिए कोई दिशानिर्देश उपलब्ध नहीं हैं। वे उपस्करों की तुलना में अधिक अनुरक्षण की अपेक्षा करते हैं और उद्योग मानकों के आधार पर 15 प्रतिशत लिया गया है।</p>																																										
(v).	<p><b>बीमा:</b></p> <p>परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के 1 प्रतिशत पर बीमा लागत पर विचार करने के आधार का औचित्य बताएं। बीमा के लिए सुविचारित उक्त प्रतिशत पर विचार करने के बैचमार्क का उद्योग में इस संबंध में प्रचलित कुशलता पैरामीटर के संदर्भ में दस्तावेजी साक्ष्य के साथ औचित्य बताएं।</p>	<p>यह टीएएमपी के 2008 के दिशानिर्देशों के आधार पर सुविचारित किया गया है।</p>																																										
(vi).	<p><b>पट्टा किराया:</b></p> <p>(क). जेएनपीटी पुष्टि करे कि पट्टा किराया गणना में सुविचारित रु० 21.83 प्रति वर्ग मी. प्रति माह की दर प्रचलित पट्टा किराया है। इस संबंध में, जेएनपीटी के मौजूदा दरमान में प्रावधान का संदर्भ भेजें। जेएनपीटी मौजूदा दरमान से रु० 21.83 प्रति वर्ग मी. प्रति माह की दर पर पहुंचने के लिए गणना भेजे।</p>	<p>पट्टा किराया रु० 21.83 वर्ग मी०/माह लिया गया है। यह टीएएमपी द्वारा यथा अनुमोदित जेएनपीटी दरमान में यथा उल्लिखित अविकसित भूमि पट्टे पर देने की दर पर आधारित है। यह दर उसी दरमान में उल्लिखित महंगाई कारक का इस्तेमाल करते हुए समयोजित की गई है जोकि निम्नवत् है:-</p> <p>"जेएनपीटी अनुमोदित दरमान के अनुसार, 19 मार्च 1997 को अधिसूचित दरमान में यथा निर्धारित लाइसेंस शुल्क की दर में 1 अप्रैल 1998 से 10 प्रतिशत वृद्धि की जानी होती है और उसके बाद मौजूदा निबंधन तथा शर्तों के अनुसार 23 फरवरी 2004 तक प्रत्येक दो वर्षों के बाद वही प्रतिशत। 24 फरवरी 2004 से, संशोधित भूमि नीति दिशानिर्देश घोषित किए जाने की तारीख तक, दरों में 2 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि की जाएगी।"</p> <p>वृद्धि कारक के आधार पर, निम्नलिखित तालिका पट्टा किरायों की गणना दर्शाती है:-</p> <table border="1" data-bbox="823 1353 1367 1910"> <thead> <tr> <th>वर्ष से</th><th>वर्ष तक</th><th>दर/प्रति वर्ग मी./माह</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td>अप्रैल 1997</td><td>मार्च 1998</td><td>14.00</td></tr> <tr><td>अप्रैल 1998</td><td>मार्च 1999</td><td>15.40</td></tr> <tr><td>अप्रैल 1999</td><td>मार्च 2000</td><td>15.40</td></tr> <tr><td>अप्रैल 2000</td><td>मार्च 2001</td><td>16.94</td></tr> <tr><td>अप्रैल 2001</td><td>मार्च 2002</td><td>16.94</td></tr> <tr><td>अप्रैल 2002</td><td>मार्च 2003</td><td>18.63</td></tr> <tr><td>अप्रैल 2003</td><td>मार्च 2004</td><td>18.63</td></tr> <tr><td>अप्रैल 2004</td><td>मार्च 2005</td><td>19.01</td></tr> <tr><td>अप्रैल 2005</td><td>मार्च 2006</td><td>19.39</td></tr> <tr><td>अप्रैल 2006</td><td>मार्च 2007</td><td>19.77</td></tr> <tr><td>अप्रैल 2007</td><td>मार्च 2008</td><td>20.17</td></tr> <tr><td>अप्रैल 2008</td><td>मार्च 2009</td><td>20.57</td></tr> <tr><td>अप्रैल 2009</td><td>मार्च 2010</td><td>20.98</td></tr> </tbody> </table>	वर्ष से	वर्ष तक	दर/प्रति वर्ग मी./माह	अप्रैल 1997	मार्च 1998	14.00	अप्रैल 1998	मार्च 1999	15.40	अप्रैल 1999	मार्च 2000	15.40	अप्रैल 2000	मार्च 2001	16.94	अप्रैल 2001	मार्च 2002	16.94	अप्रैल 2002	मार्च 2003	18.63	अप्रैल 2003	मार्च 2004	18.63	अप्रैल 2004	मार्च 2005	19.01	अप्रैल 2005	मार्च 2006	19.39	अप्रैल 2006	मार्च 2007	19.77	अप्रैल 2007	मार्च 2008	20.17	अप्रैल 2008	मार्च 2009	20.57	अप्रैल 2009	मार्च 2010	20.98
वर्ष से	वर्ष तक	दर/प्रति वर्ग मी./माह																																										
अप्रैल 1997	मार्च 1998	14.00																																										
अप्रैल 1998	मार्च 1999	15.40																																										
अप्रैल 1999	मार्च 2000	15.40																																										
अप्रैल 2000	मार्च 2001	16.94																																										
अप्रैल 2001	मार्च 2002	16.94																																										
अप्रैल 2002	मार्च 2003	18.63																																										
अप्रैल 2003	मार्च 2004	18.63																																										
अप्रैल 2004	मार्च 2005	19.01																																										
अप्रैल 2005	मार्च 2006	19.39																																										
अप्रैल 2006	मार्च 2007	19.77																																										
अप्रैल 2007	मार्च 2008	20.17																																										
अप्रैल 2008	मार्च 2009	20.57																																										
अप्रैल 2009	मार्च 2010	20.98																																										

		अप्रैल 2010	मार्च 2011	21.40
		अप्रैल 2011	मार्च 2012	21.83
	(ख). जेएनपीटी ने पट्टा किरायों की गणना से गैर-सीएफएस क्षेत्र संबंधी 17471 वर्ग मीटर क्षेत्र को अलग रखा है। जैसाकि पहले बताया गया है, यदि उक्त भूमि को क्षमता गणना में लेखा में लिया जाएगा, उक्त भूमि के हिस्से के लिए पट्टा किराया जेएनपीटी द्वारा पट्टा किरायों के अनुमानन में सुविचारित किया जाएगा।	उक्त क्षेत्र "लॉग स्टैंडिंग कार्गो शैड" है जोकि जेएनपीटी के नियंत्रण में है। सीएफएस प्रचालक इस शैड को सीएफएस में आने वाले अन्य कंटेनर कार्गो के भंडारण के लिए इस्तेमाल नहीं कर सकता। इसलिए, इसे मानक क्षमता और लागत गणनाओं से अलग रखा गया है।		
(vii).	पानी प्रभार:  जेएनपीटी रु0 27000/- प्रति माह की दर से पानी प्रभारों पर विचार करने का आधार गणनाओं के साथ प्रेषित करें।	पानी प्रभार पिछले एक वर्ष में देखे गए उपभोग पैटर्न के आधार पर परिगणित किए गए हैं। प्रभारित दर प्रति कि.लि. टीएएमपी द्वारा यथा अनुमोदित है।		
(viii).	आरटीओ टैक्स:  जेएनपीटी प्रत्येक प्रकार के उपस्कर के लिए लागू आरटीओ टैक्स पर विचार करने का आधार दस्तावेजी साक्ष्य के साथ भेजे।	आरटीओ टैक्स रसीदें पत्तन द्वारा भेजी गई हैं।		
(ix).	किराया प्रभार:  जेएनपीटी ने कुछ उपस्कर किराये पर लेने पर विचार किया है। इस संबंध में, यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि सीएफएस/बफर यार्ड सुविधा के लिए प्रशुल्क मानक आधार पर निर्धारित करना होगा। ऐसी स्थिति में, सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता की आवश्यकता को पूरा करने के लिए उपस्कर की मानक संख्या ही प्रासंगिक दिखाई देती है। इसलिए, उपस्कर किराये पर लेने का तत्व मानक दृष्टिकोण के लिए उपयुक्त दिखाई नहीं देता है। इस स्थिति के मद्देनजर, जेएनपीटी उपस्कर किराये पर लेने के लिए इसके द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण की समीक्षा करें।	सीएफएस में यातायात में बार-बार बदलाव हुए हैं। इन उतार चढ़ावों को ध्यान में रखते हुए, उन्हें किराये पर लिए गए और स्वामित्व वाले उपस्कर का तालमेल रखना होगा। चूंकि विभिन्नता स्तर प्रत्येक सीएफएस पर भिन्न-भिन्न होंगे और उनका अनुमान लगाना मुश्किल होगा, इसलिए स्वामित्व वाले और किराये पर लिए उपस्कर का औसत अनुपात 50:50 सुविचारित किया गया है।		
6.	पूँजी लागत अनुमानन:			
(i).	सिविल लागत: सिविल लागतों के संदर्भ में, जेएनपीटी निम्नलिखित प्रेषित करें:-			
	(क). उक्त सुविधा में अपेक्षित सिविल कार्यों के लिए विस्तृत लागत विश्लेषण। सुविचारित इकाई दर के साथ कार्य की मात्रा संबंधी व्योरे भी भेजें।	सीएफएस प्रचालक को सीएफएस जहां जैसा है आधार पर हस्तांतरित किया गया था। प्रारंभिक लागत जेएनपीटी के बही खातों से ली गई हैं जिसे भारत के नियंत्रण एवं महालेखा परीक्षक द्वारा लेखापरीक्षित किया गया है। सड़कों और शैड की अनुवर्ती मरम्मत और नवीकरण जो लाइसेंसधारी द्वारा किया गया है लेखापरीक्षित बही मूल्य के अनुसार सुविचारित किए गए हैं।		
	(ख). गणना में सुविचारित इकाई दर के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भी भेजें।	सुविचारित परिसंपत्तियां जेएनपीटी के बही खातों और लाइसेंसधारी द्वारा किए गए कार्य के लिए संलग्न किए गए लेखापरीक्षक के प्रमाणपत्र के अनुसार हैं। (जेएनपीटी ने 31-03-2011 के अनुसार परिसंपत्ति रजिस्टर का सार भेजा है)।		
	(ग). यह पुष्टि करें कि सिविल लागतों के अनुमानन के लिए ऐसी सुविचारित इकाई दर प्रचलित बाजार दरों के अनुसार हैं।	चूंकि ये परिसंपत्तियां स्थाई प्रकृति की हैं और लागतें सुविधा प्रचालन करने वाले के बजाय समान होंगी, इसलिए उसका लेखापरीक्षित बही मूल्य सुविचारित किया गया है।		

	<p>(घ). उक्त सुविधा में सिविल कार्य उक्त सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता के संदर्भ में औचित्य बताएं।</p>	<p>भंडारगृहों के लिए क्षेत्र अभिचिह्नित नहीं किया गया था, परन्तु भंडारगृह आवश्यकताओं के निर्धारण के लिए विश्लेषण किया गया था। जेएन पत्तन क्षेत्र में सीएफएस में यातायात का ऐतिहासिक रुझान दर्शाता है कि कुल यातायात का 1 प्रतिशत बंधित भंडारगृह में जाता है, कुल यातायात का 2 प्रतिशत एफसीएल/एलसीएल आयात भंडारगृह में जाता है, कुल यातायात का 1 प्रतिशत निर्यात जोखिमपूर्ण कार्गो शैड में जाता है और अन्य निर्यात कार्गो में 5 प्रतिशत जाता है। इसके आधार पर, प्रत्येक भंडारगृह के लिए अपेक्षित कुल क्षेत्र निर्धारित किया गया था और इसकी मौजूदा भंडारगृहों द्वारा अभिग्रहीत वास्तविक क्षेत्र से तुलना की गई थी।</p> <table border="1" data-bbox="791 506 1309 840"> <thead> <tr> <th>भंडारगृह</th><th>अपेक्षित क्षेत्र (वर्ग मी.)</th><th>वास्तविक क्षेत्र (वर्ग मी.)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>आयात (बंधित भंडारगृह)</td><td>15,487</td><td>11,000</td></tr> <tr> <td>आयात (एफसीएल और एलसीएल के लिए)</td><td>6,654</td><td>5,000</td></tr> <tr> <td>निर्यात (अन्य के लिए)</td><td>7,228</td><td>9,000</td></tr> <tr> <td>निर्यात (जोखिमपूर्ण के लिए)</td><td>1,446</td><td>2,500</td></tr> <tr> <td>कुल भंडारण क्षेत्र</td><td>30,815</td><td>27,500</td></tr> </tbody> </table> <p>इसके आधार पर, यह निष्कर्ष दिया गया था कि भंडारगृहों के लिए कुल अपेक्षित क्षेत्र और कुल वास्तविक क्षेत्र लगभग एकसमान है (केवल 10 प्रतिशत अन्तर), इसलिए और भंडारगृह विकास/संशोधनों के लिए जरूरत नहीं है।</p> <p>जहां तक अन्य प्रशासनिक भवन और पार्किंग क्षेत्र का संबंध है, चूंकि "मानक क्षेत्र" निर्धारित करने के लिए कोई दिशानिर्देश उपलब्ध नहीं हैं, इसका अनुमान डीटीटीआईपीएल और उनके तकनीकी उप परामर्शदाताओं जेबेक मरीन सर्विसिस द्वारा उपलब्ध करवाए गए इनपुट के आधार पर लगाया गया था।</p>	भंडारगृह	अपेक्षित क्षेत्र (वर्ग मी.)	वास्तविक क्षेत्र (वर्ग मी.)	आयात (बंधित भंडारगृह)	15,487	11,000	आयात (एफसीएल और एलसीएल के लिए)	6,654	5,000	निर्यात (अन्य के लिए)	7,228	9,000	निर्यात (जोखिमपूर्ण के लिए)	1,446	2,500	कुल भंडारण क्षेत्र	30,815	27,500
भंडारगृह	अपेक्षित क्षेत्र (वर्ग मी.)	वास्तविक क्षेत्र (वर्ग मी.)																		
आयात (बंधित भंडारगृह)	15,487	11,000																		
आयात (एफसीएल और एलसीएल के लिए)	6,654	5,000																		
निर्यात (अन्य के लिए)	7,228	9,000																		
निर्यात (जोखिमपूर्ण के लिए)	1,446	2,500																		
कुल भंडारण क्षेत्र	30,815	27,500																		
	<p>(ङ). जेएनपीटी ने प्रचालक द्वारा कार्यालय, सड़कों और यार्ड के नवीकरण और पुनर्निर्माण के लिए ₹0 12.14 करोड़ की सिविल लागत पर विचार किया है। कार्य की यह मद मौजूदा सिविल ढांचे से संबंधित दिखाई देती है। जैसाकि पहले बताया गया है, सीएफएस/बफर यार्ड सुविधा के लिए प्रशुल्क मानक आधार पर निर्धारित करना होगा। इसलिए, यह स्पष्ट नहीं है कि क्यों उक्त नवीकरण/पुनर्निर्माण की लागत सुविधा के लिए निर्धारित किए जाने वाले मानक प्रशुल्क में निर्मित किया गया है।</p>	<p>बिना इस ओर ध्यान दिए कि सीएफएस प्रचालक कौन है, कार्यालय, सड़कों और यार्डों के नवीकरण तथा पुनर्निर्माण समय-समय पर लिए जाने होंगे। यह वर्ष 1988-89 में निर्मित पुरानी सुविधा है। इसलिए, काफी मरम्मत किए जाने की आवश्यकता है। टेंडर में भी कहा गया है कि सीएफएस प्रचालक सुविधा को प्रचालन स्थिति में बनाए रखेगा। इसके लिए समय समय पर नवीकरण तथा पुनर्निर्माण व्यय की आवश्यकता पड़ेगी।</p> <p>चूंकि यह एक अचल परिसंपत्ति है, इसलिए बड़ी मूल्य पर विचार किया गया है। चूंकि ये परिसंपत्तियां स्थाई प्रकृति की हैं और लागतें बिना इस ओर ध्यान दिए होंगी कि कौन सुविधा का प्रचालन करता है, इसके लेखापरीक्षित बड़ी मूल्य पर विचार किया गया है।</p>																		
(ii).	उपस्कर लागत:																			
	<p>(क). जेएनपीटी ने अपनी सुविधा में रीचस्टेकरों, विभिन्न क्षमताओं की क्रेनों, विभिन्न क्षमताओं की फोर्क लिफ्ट, खाली कंटेनर प्रहस्तक, ट्रैक्टर ट्रैलर की कुछ संख्या पर विचार किया है। प्रत्येक प्रकार के उपस्कर की तैनाती की संख्या के साथ प्रत्येक प्रकार की तैनाती का उद्योग में प्रचलित इस संबंध में कुशलता</p>	<p>सीएफएस प्रचालकों के लिए अपेक्षित कुल उपस्कर की संख्या सीएफएस की सर्वोत्तम क्षमता पर आधारित हैं और सर्वोत्तम यार्ड क्षमता पर पहुंचने के लिए यार्ड प्रचालन हेतु प्रतिवर्ष प्रति उपस्कर फेरे अपेक्षित हैं। टीएएमपी के प्रपत्रों में अनुबंध 6 में निर्दिष्ट गणनाएं इस प्रश्न का पर्याप्त जवाब देना चाहिए।</p>																		

	पैरामीटर के संदर्भ में दस्तावेजी साक्ष्य के साथ औचित्य बताएं।	
	(ख). विभिन्न प्रकार के उपस्कर की लागत के संदर्भ में, जेएनपीटी प्रत्येक प्रकार के उपस्कर की लागत के समर्थन में बजटीय कोटेशन/बिल भेजें।	जेएनपीटी ने विभिन्न प्रकार के उपस्कर किराये पर लेने के लिए कोटेशन भेजे हैं।
	(ग). अनुबंध-2 में जेएनपीटी द्वारा प्रेषित गणनाओं से, यह देखा गया है कि उपस्कर की अपेक्षित संख्या के अलावा, जेएनपीटी ने रीचस्टेकरों, 3 टन की फोर्कलिफ्ट, ट्रैक्टर ट्रेलर के मामले में डाऊनटाइम के लिए अतिरिक्त उपस्कर की लागत पर विचार किया है। इस संबंध में, यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि सीएफएस/बफर यार्ड के लिए प्रशुल्क मानक आधार पर निर्धारित किया जाना है। ऐसे परिदृश्य में, जेएनपीटी स्पष्ट करें कि क्या स्टैंडबाइ प्रयोजन के लिए अतिरिक्त उपस्कर की लागत पर विचार मानक दृष्टिकोण के लिए उपयुक्त है। सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता को पूरा करने के लिए अपेक्षित उपस्कर की संख्या ही लागतकरण में सुविचारित की जानी चाहिए।	अतिरिक्त उपस्करों पर विचार किया जाता है क्योंकि इन उपस्करों को बार-बार अनुरक्षण की आवश्यकता होती है और उल्लिखित अनुरक्षण समय के दौरान हमें बैकअप रखने की आवश्यकता होगी ताकि प्रचालन सुगम तरीके से चलते रहें। इसके अलावा, अतिरिक्त उपस्कर केवल ऐसे मामलों में सुविचारित किए गए हैं जहाँ मौजूदा उपस्करों का उपयोग बहुत अधिक है। यह उद्योग में प्रचलित सामान्य पद्धति के अनुसार है।
7.	दरमान:	
(i).	(viii) और (ix) पर यथा प्रस्तावित परिभाषाएं किसी सेवा प्रदाता को संदर्भ दिए जाने से रिक्रेन करने के लिए उपयुक्ततः संशोधित किया जाए।	नोट किया गया है। संशोधित प्रपत्रों में सही किया गया है।
(ii).	'सामान्य निबंधन तथा शर्तें' के अधीन (x) पर प्रस्तावित टिप्पणी 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 के अनुसार संशोधित करें और ब्याज की दर स्टेट बैंक ऑफ इंडिया की प्रचलित प्रधान उधार दर से अद्यतन करें।	नोट किया गया है। संशोधित प्रपत्रों में सही किया गया है।
(iii).	'कंटेनर यार्ड से लदे हुए कंटेनरों के रिट्राइवल और पार्टी के ट्रेलरों पर सीएफएस धर्मकांटे पर उसके भारतोलन की व्यवस्था करना' से संबंधित अध्याय-II के अधीन खंड 2.4 के क्रम सं. (vii) पर मौजूदा दर हटाने के लिए कारण स्पष्ट करें।	भारतोलन का भाग पार्टी के ट्रेलरों पर नगण्य है। इसलिए, भारतोलन की दोनों प्रकारों के लिए एकल दर परिपरिकलित की गई थी।
(iv).	प्रस्तावित दरमान में खंड 2.8 'लांग स्टैंडिंग कार्गो प्रचालन' में निर्धारित मौजूदा प्रभारों को हटाने के कारण स्पष्ट करें।	लांग स्टैंडिंग कार्गो शैड सीएफएस द्वारा उपयोग नहीं किया जा रहा है और इसलिए इसे लागत तथा क्षमता गणनाओं के लिए नजरअंदाज किया गया है। इसलिए, इसके लिए प्रशुल्क को भी छोड़ा गया है।
(v).	जेएनपीटी बफर यार्ड (अध्याय-IV) में प्रहस्ति लदे हुए कंटेनरों के मामले में 5 दिनों से 3 दिनों तक निःशुल्क अवधि में कटौती प्रस्तावित करने के पीछे आधार स्पष्ट करें। ऐसे प्रस्तावित बदलाव से उत्पन्न होने वाली वित्तीय विवीक्षाएं भेजें।	चूंकि कोई दिशानिर्देश उपलब्ध नहीं था, इसलिए हमने जेएनपीटी क्षेत्र में सीएफएस द्वारा अनुमत निःशुल्क अवधियों को उल्लिखित किया था। इन सीएफएस में से किसी ने भी आयात और निर्यात दोनों कंटेनरों के लिए कोई निःशुल्क अवधि आफर नहीं की है। तथापि, हमने निःशुल्क अवधि के रूप में 3 दिनों की अवधि को लगातार बनाए रखा है। (पत्तन द्वारा प्रेषित ब्योरों से, यह देखा गया है कि उक्त सूची में सूचीबद्ध सीएफएस में कोई निःशुल्क दिवस नहीं दिए गए हैं।)
(vi).	एक टिप्पणी शामिल करने का कारण कि बफर यार्ड ऑन व्हील निरीक्षण समय-समय पर सीमाशुल्क द्वारा अधिसूचनाओं के अनुसार प्रभारित किया जाएगा, स्पष्ट करें।	यह सीमाशुल्क अधिसूचना के अनुसार सांविधिक लेवी है और इसलिए हम इसके लिए दर निर्धारित नहीं कर सकते। (पत्तन ने इस संबंध में सीमाशुल्क प्राधिकरण द्वारा जारी किए गए पब्लिक नोटिस सं. 56/2009 दिनांक 31 अगस्त 2009 की प्रति भेजी है।)

(vii).	मौजूदा दरमान के अध्याय- V के अधीन क्र.सं. 5.7 पर पुनर्कार्य सेवा (कंटेनर खाली करना और खाली बॉक्स को सीएफएस के भीतर खाली यार्ड में स्थानांतरित करना) गतिविधि हटाने के लिए कारण स्पष्ट करें।	कंटेनरों की रिवर्किंग "विविध सेवा" के प्रतिरोध रूप में "प्रहस्तन सेवा" सुविचारित की गई है। इसके लिए प्रशुल्क अध्याय-III क्र. सं. 3.4. भाग (iv) में शामिल किया गया है।
(viii).	प्रस्तावित दरमान के अध्याय- V के अधीन क्र.सं. 5.11 पर 'कंटेनर लोड प्लान (सीएलपी)' के लिए नई दर निर्धारित करने का कारण स्पष्ट करें। ऐसे गतिविधि के लिए रु0 55 प्रति टीईयू की दर प्रस्तावित करने के लिए लागत विश्लेषण भेजें।	सीएलपी के लिए क्षेत्र प्रभार में सभी सीएफएस। चूंकि यह एक विविध सेवा है और इस सेवा के लिए पृथक लागतकरण उपलब्ध नहीं है, इसलिए हमने जेएनपीटी क्षेत्र में अन्य सीएफएस के प्रशुल्कों में से निम्नतम दर को मानकतः लिया है।
(ix).	इसी तरह, प्रस्तावित दरमान के अध्याय-V के अधीन क्र.सं. 5.12 पर 'उपस्कर जांच रिपोर्ट (ईआईआर) प्रभार' के लिए नई दर निर्धारित करने के लिए कारण स्पष्ट करें। ऐसी गतिविधि के लिए रु0 .50 प्रति टीईयू की दर प्रस्तावित करने के लिए लागत विश्लेषण भेजें।	सीएलपी के लिए क्षेत्र प्रभार में सभी सीएफएस। चूंकि यह एक विविध सेवा है और इस सेवा के लिए पृथक लागतकरण उपलब्ध नहीं है, इसलिए हमने जेएनपीटी क्षेत्र में अन्य सीएफएस के प्रशुल्कों में से निम्नतम दर को मानकतः लिया है।

11.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 17 दिसम्बर 2012 को इस प्राधिकरण के कार्यालय में आयोजित की गई थी। जेएनपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, जेएनपीटी, संबद्ध उपयोक्ताओं तथा उपयोक्ता संगठन निकायों ने अपने निवेदन किए थे।

11.2. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, जेएनपीटी से हमारे पत्र दिनांक 26 दिसम्बर 2012 द्वारा कुछ बिन्दुओं पर कार्रवाई/सूचना 31 दिसम्बर 2012 तक भेजने का अनुरोध किया गया था। अनुस्मारक के बाद, जेएनपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 30 जनवरी 2013 और पत्र दिनांक 6 फरवरी 2013 द्वारा प्रत्युत्तर दिया था। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना और जेएनपीटी के जवाब नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए बिन्दु	जेएनपीटी का प्रत्युत्तर
(i).	जेएनपीटी अपने अगस्त 2012 के प्रस्ताव की प्रति और संबद्ध अंशधारकों को संयुक्त सुनवाई के दौरान दिए गए पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण की प्रति भेजे। उसके बाद, जेएनपीटी अपने प्रस्ताव पर अंशधारकों को स्पष्टीकरण देने के लिए संबद्ध अंशधारकों के साथ अपने स्तर पर बैठक का आयोजन करे और इस प्राधिकरण के समक्ष बैठक की कार्यवाही की प्रति के साथ इस संबंध में रिपोर्ट दाखिल करे। यह कार्यवाही जेएनपीटी द्वारा 31 दिसम्बर 2012 तक पूरी कर ली जाए, जैसा कि जेएनपीटी द्वारा सहमति व्यक्त की गई है।	जेएनपीटी ने 17 दिसम्बर 2012 को हुई संयुक्त सुनवाई में उपस्थित सभी अंशधारकों को अपने प्रस्ताव और प्रस्तुतीकरण की सॉफ्ट कॉपी 18 दिसम्बर 2012 को ईमेल द्वारा भेजी थी जिसे 18 जनवरी 2012 को दोबारा भी भेजा गया था।
(ii).	जेएनपीटी स्पीडी मल्टीमोड्स लिमिटेड द्वारा 2007 में दाखिल की गई रिट याचिका से संबंधित न्यायालय मामले की मौजूदा स्थिति पर एक नोट इस मामले में माननीय न्यायालय द्वारा पारित सभी आदेशों की प्रतियों के साथ भेजें। इस संदर्भ में, जेएनपीटी ऐसे प्रशुल्क आदेश जिसके आधार पर वर्तमान प्रशुल्क वसूल किया जा रहा है, का संदर्भ देते हुए सुविधा पर वर्तमान में वसूल किए जा रहे प्रशुल्क के बारे में भी सूचित करें।	मै0 स्पीडी मल्टीमोड्स लिमिटेड द्वारा 2007 में दाखिल की गई रिट याचिका से संबंधित न्यायालय मामले की मौजूदा स्थिति नीचे दी गई है:-  (i). आदेश दिनांक 22 अगस्त 2007 द्वारा, माननीय उच्च न्यायालय ने टीएएमपी के आदेश दिनांक 28 जून 2007 पर रोक लगा दी थी।  (ii). आदेश दिनांक 11 अगस्त 2008 द्वारा, जे.एन. पटेल और के.के. टाटेड जे. जे. की खंड पीठ ने याचिकाकर्ताओं (अर्थात् स्पीडी) को निदेश दिया था कि वे प्रतिवादी सं. 1 (अर्थात् टीएएमपी) के पास जाएं और प्रक्रियादी सं. 1 को निदेश दिया था कि "अपने द्वारा निर्धारित प्रशुल्क दरों की नियमों के अनुसार समीक्षा" करें।  (iii). उसी आदेश दिनांक 11 अगस्त 2008 द्वारा, माननीय उच्च न्यायालय ने

उक्त याचिका को खारिज कर दिया था परन्तु यह निर्धारित करते हुए कि टीएएमपी आदेश पारित होने के बाद 4 सप्ताह तक रोक जारी रहेगी।

(iv). एक शपथपत्र दिनांक 10 नवम्बर 2009 द्वारा, बीएएमपी ने बताया है कि 18 फरवरी 2009 को इसके समक्ष हुई संयुक्त सुनवाई में, "यह निर्णय लिया गया था कि प्रशुल्क जेएनपीटी से प्राप्त हुए प्रस्ताव के आधार पर निर्धारित किया जाना था क्योंकि लाइसेंस जेएनपीटी द्वारा याचिकाकर्ताओं को प्रदान किया गया था न कि बीओटी अथवा बीओओटी द्वारा। इस संबंध में, याचिकाकर्ताओं को यह अवसर भी दिया गया था कि जेएनपीटी को प्रासंगिक आंकड़े तथा साक्ष्य के साथ प्रशुल्क निर्धारण के लिए अपना विशिष्ट प्रस्ताव जमा कर सकते हैं।

(v). जेएनपीटी ने 14 सितम्बर 2009 को टीएएमपी को एक अनुरोध पत्र जमा किया किया था।

(vi). उपर्युक्त शपथपत्र पर विचार करने के बाद, आदेश दिनांक 12 नवम्बर 2009 द्वारा, माननीय उच्च न्यायालय ने 5 जनवरी 2010 तक आवेदन पर विचार करने के लिए टीएएमपी हेतु समय विस्तार दिया था।

(vii). टीएएमपी ने आदेश दिनांक 30 दिसम्बर 2009 जारी किया था जिसे 16 फरवरी 2010 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था।

(viii). दिनांक 28 जून 2007 के दरमान 31 दिसम्बर 2009 को समाप्त हो गए थे और उसके बाद विस्तारित नहीं किया गया था।

(ix). संक्षेप में, माननीय उच्च न्यायालय ने यह भी कहा कि लाइसेंस बीओटी अथवा बीओओटी प्रकृति का नहीं है और जेएनपीटी को प्रशुल्क निर्धारण के लिए विशिष्ट प्रस्ताव टीएएमपी को भेजना होगा और टीएएमपी को नियमों के अनुसार प्रशुल्क निर्धारित करना होगा।

इस संदर्भ में, जेएनपीटी ने निवेदन किया है कि अधिकृत सेवा प्रदाता टीएएमपी द्वारा यथा अनुमोदित और टीएएमपी/2/98-जेएनपीटी दिनांक 22 अप्रैल 1999 द्वारा अधिसूचित प्रशुल्क वसूल करता रहा है।

(iii). जेएनपीटी अपफ्रंट दिशानिर्देशों से विपथनों को, प्रत्येक विपथन के कारण देते हुए, सूचीबद्ध करे। उपयोक्ताओं को भी सलाह दी जाती है कि ऐसे विपथनों को उल्लिखित करे और उनपर अपनी टिप्पणियां भेजे।

जेएनपीटी ने 2008 के अपफ्रंट दिशानिर्देशों से विपथनों की सूची भेजी है, जोकि नीचे दी गई है:-

क्र.सं.	बिन्दु	दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट मानक	हमने क्या किया है	कारण
1	सर्वोत्तम याई क्षमता की गणना			
	क. भूमि रॉलॉट	720 टीईयू प्रति हैक्टेयर	200 टीईयू प्रति हैक्टेयर	टीएएमपी को जवाब बिन्दु सं. 2(ii)(क) पर पूछे गए प्रश्नों पर दिया गया है।
	ख. स्टेकिंग ऊंचाई	2.5 टीईयू	सामान्य - 2.5 रीफर - 2 ओडीसी - 1 ओटी - 1	टीएएमपी को जवाब बिन्दु सं. 2(ii)(ग) पर पूछे गए प्रश्नों पर दिया गया है।
	ग. विराम समय	निर्यात के लिए 4 दिन आयात के लिए 2 दिन	सीएफएस में सभी कंटेनरों के लिए औसतन 8.75 दिन। बफर याई में सभी कंटेनरों के लिए औसतन 4.50 दिन।	टीएएमपी को जवाब बिन्दु सं. 2(ii)(ड) पर पूछे गए प्रश्नों पर दिया गया है।
2.	पूजी लागत की गणना			

		सर्वोत्तम क्षमता लागत	सर्वोत्तम क्षमता के लिए सिविल कार्यों के निर्माण हेतु पत्तन न्यास द्वारा दिए गए अनुमानों के अनुसार।	सिविल कार्य के लिए जेएनपीटी और पत्तन प्रचालक द्वारा प्रोद्भूत लागतों के लेखापरीक्षित लेखों से मूल्यहासित बही मूल्य।	टीएएमपी को जवाब बिन्दु सं. 6(i)(ग), (घ) और (ङ) पर पूछे गए प्रश्नों पर दिया गया है।
		रीचस्टर आवश्यकता	9 आरटीजी के लिए 1	सर्वोत्तम क्षमता पर आधारित।	सीएफएस में आरटीजी नहीं है।
		ट्रैक्टर ट्रैलर आवश्यकता	प्रत्येक घाट गैन्ट्री क्रेन के लिए 6	सर्वोत्तम क्षमता पर आधारित।	सीएफएस में गैन्ट्री क्रेन नहीं है।
3.	प्रचालन लागत की गणना				
		बिजली उपभोग	8कैडब्ल्यूएच/टीईयू	टीएएमपी प्रपत्रों के अनुबंध-8 में सूचीबद्ध ब्योरे।	टीएएमपी को जवाब बिन्दु सं. 4(ii) पर पूछे गए प्रश्नों पर दिया गया है।
		ईंधन उपभोग	4 लि0/टीईयू	टीएएमपी प्रपत्रों के अनुबंध-8 में सूचीबद्ध ब्योरे।	टीएएमपी को जवाब बिन्दु सं. 4(iii) (ग), (घ), (ङ), (च), (छ), (ज), (झ) और (ण) पर पूछे गए प्रश्नों पर दिया गया है।
		अन्य व्यय	टर्मिनल की क्षमता पर निर्भर करते हुए सकल अचल परिसंपत्तियों के मूल्य का 10/15 प्रतिशत।	सकल अचल परिसंपत्तियों के मूल्य का 5 प्रतिशत	प्रपरागत अनुमान।

(iv). जेएनपीटी अपने प्रस्ताव में अपने द्वारा परिकल्पित उपस्कर प्रोफाइल और मौजूदा सुविधा पर उपस्कर की पर्याप्तता के संबंध में वस्तुविक स्थिति की जांच करे और संप्रेषित करे कि क्या प्रस्ताव में परिकल्पित उपस्कर प्रोफाइल सुविधा में ट्रेड की आवश्यकता को पूरा करने के लिए पर्याप्त है। इस संदर्भ में, जेएनपीटी सुविधा में वास्तव में तैनात प्रत्येक प्रकार के उपस्कर की संख्या की तुलनात्मक स्थिति और सुविधा में तैनाती के लिए परिकल्पित उपस्कर की संख्या भिन्नता के कारणों के साथ भेजे।

प्रस्ताव में परिकल्पित उपस्कर प्रोफाइल मानक/सर्वोत्तम यार्ड क्षमता गणना पर आधारित है और ब्योरे प्रस्ताव के अनुबंध-VI में दिए गए हैं। सुविधा में वास्तव में तैनात किए गए प्रत्येक उपस्कर और सं. और प्रस्ताव में परिकल्पित उपस्करों की सं. की तुलनात्मक स्थिति नीचे दी गई है:-

उपस्कर के ब्योरे:

सीएफएस निविदा तथा कार्य आदेश के अनुसार निम्नलिखित उपस्कर सीएफएस/बफर यार्ड में तैनात किए जाने अपेक्षित हैं।

क्र. सं.	उपस्कर	तैनात की जाने वाली न्यूनतम संख्या
1.	रीच स्टेकर	09 (09 सं. में से सीएफएस प्रचालनों के लिए 04 तथा बफर यार्ड प्रचालनों के लिए 05)
2.	फोर्कलिफ्ट (10 मी.ट.)	03
3.	फोर्कलिफ्ट (3 मी.ट.)	24
4.	ट्रैक्टर ट्रैलर्स	76 (76 सं. में से, सीएफएस संचलन के लिए 36 और बफर यार्ड के लिए 40 सं.)
5.	भारतोलन मान (1 मी.ट.)	03
6.	हाथ गाड़ी/ट्रॉली (1मी.ट.)	15
7.	अभियांत्रिक स्प्रेडर्स	02
8.	सिलेंस तथा अन्य टी एंड पी	06 सेट

वर्तमान प्रस्ताव में, उपस्कर मानक क्षमता के अनुसार सुविचारित किए गए हैं जिन्हें नीचे संख्यांकित किया गया है:-

		क्र. सं.	उपकरण	वास्तविक सं. तैनात की गई
		1.	रीच स्टेकर	06
		2.	75 टन क्रेन	01
		3.	35 टन क्रेन	01
		4.	15 टन क्रेन	01
		5.	फोर्कलिफ्ट (1 मी.ट.)	07
		6.	फोर्कलिफ्ट (3 मी.ट.)	07
		7.	खाली कटेनर प्रहस्तक	01
		8.	ट्रैक्टर ट्रेलर्स	149
		9.	धर्मकाटा (60 मी.ट.)	01
		10.	डीजल जनरेटर सेट	01
		[जेएनपीटी ने विपथन के कारण नहीं भेजे हैं]		
(v).	जेएनपीटी अंशधारकों द्वारा किए गए लिखित निवेदनों पर अपनी टिप्पणियां भेजे।	जेएनपीटी ने अंशधारकों की टिप्पणियों पर अपने जवाब भेजे हैं, जिन्हें प्रासंगिक अनुच्छेद सं 5 में शामिल किया गया है।		
(vi).	जेएनपीटी अगस्त 2012 में दाखिल किए गए अपने प्रस्ताव को अनुमोदित करते हुए अपने बोर्ड संकल्प की प्रति भेजें।	कोई विशिष्ट डेलीगेशन नहीं है जिसके अधीन प्रशुल्क प्रस्ताव नियामक प्राधिकरण अर्थात् टीएएमपी को प्रस्तुत किए जाने से पहले बोर्ड द्वारा अनुमोदित किए जाने की आवश्यकता हो।  वर्तमान प्रस्ताव 2005 के टीएएमपी दिशानिर्देशों के खंड 7.2 के अनुसार है और पत्तन को मानक आधार पर प्रस्ताव प्रस्तुत करने का निर्देश देते हुए टीएएमपी के विशिष्ट आदेश दिनांक 30 दिसम्बर 2009 के अनुपालन में जमा किया गया है। इसलिए, यह महसूस किया गया था कि, बोर्ड का अनुमोदन टीएएमपी के निर्देशों के अनुसार विशेष रूप से अपेक्षित नहीं रहा है अनुपालन किया जा रहा है।		

12.1. जैसाकि उपर्युक्त पैरा 11.2 (i) में बताया गया है, जेएनपीटी ने अपने ई-मेल दिनांक 30 जनवरी 2013 में कहा था कि उसने संयुक्त सुनवाई के दौरान मौजूद अंशधारकों को ही अपने प्रस्ताव तथा प्रस्तुतीकरण की सॉफ्ट कॉपी अग्रेषित की है, जबकि, संयुक्त सुनवाई में, जेएनपीटी को सभी संबद्ध अंशधारकों को अपेक्षित ब्योरे भेजने की सलाह दी गई थी।?

12.2. इसके मद्देनजर, जेएनपीटी से अगस्त 2012 के अपने प्रस्ताव और अपने पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण की प्रति सभी उपयोक्ताओं/हमारे समसंख्यक पत्र दिनांक 31 अगस्त 2012 के कवर के अंतर्गत अग्रेषित करने के लिए हमारे पत्र दिनांक 01 फरवरी 2013 द्वारा दोबारा अनुरोध किया गया था। जेएनपीटी से अपने प्रस्ताव पर अंशधारकों को स्पष्टीकरण देने के लिए संबद्ध अंशधारकों के साथ इसके स्तर पर बैठक करने के संबंध में रिपोर्ट भेजने का भी अनुरोध किया गया था।

12.3 इसके अलावा, संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, बॉम्बो कस्टम हाऊस एजेंट्स एसोसिएशन (बीसीएचए) से संयुक्त सुनवाई के दौरान अपने द्वारा किए गए निवेदनों को जरूरी विश्लेषण से प्रमाणित करने के लिए हमारे पत्र दिनांक 26 दिसम्बर 2012 द्वारा अनुरोध किया गया था। बीसीएचए को अनुस्मारक दिनांक 15 जनवरी 2013 के बाद, बीसीएचए ने अपने पत्र दिनांक 29 जनवरी 2013 द्वारा कहा था कि अनुस्मारकों के बावजूद, जेएनपीटी ने दरमान में वृद्धि की मांग किए जाने वाले अपने प्रस्ताव से संबंधित ब्योरे/विश्लेषण उपलब्ध और स्पष्ट नहीं किए थे। बीसीएचए के पत्र दिनांक 29 जनवरी 2013 की प्रति पूर्ववर्ती अनुच्छेद में यथा उल्लिखित, हमारे पत्र दिनांक 1 फरवरी 2013 द्वारा, उपयुक्त कार्रवाई के लिए जेएनपीटी को अग्रेषित की गई थी।

12.4. इस संबंध में, जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 25 फरवरी 2013 द्वारा निम्नलिखित निवेदन किए हैं:-

- (i). टीएएमपी ने अपने पत्र दिनांक 8 अक्टूबर 2012 द्वारा संप्रेषित किया है कि जेएनपीटी प्रस्ताव की प्रति सभी उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को परिचालित की गई है। जेएनपीटी ने उन सभी अंशधारकों जो इस प्रस्ताव में पत्तन के साथ सक्रिय रूप से बातचीत कर रहे थे और जिनके ईमेल आईडी पत्तन के पास उपलब्ध थे, को दिनांक 18 दिसम्बर 2012 और 18 जनवरी 2013 को ईमेल द्वारा टीएएमपी को दिए गए पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण के साथ-साथ अपने प्रस्ताव की सॉफ्ट कॉपी भी भेजी थी।



- (ii). प्रस्ताव तथा पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण की सॉफ्ट कॉपी 14 उपयोक्ताओं में से 7 उपयोक्ताओं को भेजी गई थी। (जेएनपीटी ने सात उपयोक्ताओं की सूची भेजी थी जिन्हें उसने प्रस्ताव तथा पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण की सॉफ्ट कॉपी भेजी थी)।
- (iii). जेएनपीटी के पास शेष उपयोक्ता एसोसिएशन, जिनसे टीएमपी द्वारा प्रस्ताव पर विचार-विमर्श किया गया था, की ईमेल आईडी नहीं थी। इसलिए, टीएमपी से अनुरोध किया गया है कि प्रस्ताव तथा प्रस्तुतीकरण की सॉफ्ट कॉपी उन अन्य उपयोक्ता एसोसिएशनों को भेजी जाए जिन्हें यह प्राप्त नहीं हुई है।
- (iv). जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 19 जनवरी 2013 द्वारा टीएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर विस्तृत स्पष्टीकरण भेजे थे। यह महसूस किया गया है कि बैठक तब आयोजित की जानी चाहिए जब सभी अंशधारकों को टीएमपी द्वारा विस्तृत स्पष्टीकरण परिचालित नहीं किए जाते हैं।
- (v). कुछ बिन्दुओं को स्पष्ट करने के लिए बैठक किए जाने हेतु पत्तन उपयोक्ताओं का सुझाव पत्तन के सक्रिय विचाराधीन है। तथापि, पत्तन उपयोक्ता सामान्य तारीख, समय तथा स्थान के लिए सहमत नहीं थे। इसके लिए तैयारियों को अंतिम रूप दिया जा रहा है।
- (vi). पत्तन उनके द्वारा उठाए गए विभिन्न बिन्दुओं के संबंध में बीसीएचएए के साथ लगातार संपर्क में है और प्रस्ताव की सॉफ्ट कॉपी दो बार से अधिक उन्हें ईमेल की गई थी क्योंकि पत्तन उपयोक्ताओं की बैठक भी आयोजित की जानी है।

(तथापि, हमें बीसीएचएए से उसके पत्र दिनांक 29 जनवरी 2013 के बाद से कोई प्रत्युत्तर प्राप्त नहीं हुआ है)

12.5. जेएनपीटी द्वारा उपर्युक्त बिन्दु (iii) पर किए गए अनुरोध के आधार पर, हमने हमारे ईमेल दिनांक 1 मार्च 2013 द्वारा जेएनपीटी के अगस्त 2012 के प्रस्ताव की सॉफ्ट कॉपी और उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठन को संयुक्त सुनवाई में उसके द्वारा दिए गए पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण की प्रति उन्हें ईमेल की गई थी जिनकी ईमेल आईडी जेएनपीटी के पास उपलब्ध नहीं थी। उपर्युक्त बिन्दु (iv) के संबंध में, यह सामान्य पद्धति नहीं है कि हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और उसपर पत्तनों द्वारा प्रेषित किए गए स्पष्टीकरणों को उन उपयोक्ताओं/उपयोक्ता एसोसिएशनों को परिचालित किया जाए जिनके साथ प्रस्ताव पर विचार-विमर्श होता रहा है। ये ब्योरे पारित प्रशुल्क आदेश का भाग और पारसल बनाते हैं। इसके अलावा, पत्तन द्वारा प्रेषित विस्तृत स्पष्टीकरण उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को अग्रेषित करने के लिए संयुक्त सुनवाई में ऐसा कोई निर्णय नहीं लिया गया था। इस स्थिति के बारे में हमारे पत्र दिनांक 01 मार्च 2013 द्वारा जेएनपीटी को बताया गया था। उक्त पत्र में, जेएनपीटी से शीघ्र बैठक आयोजित करने और रिपोर्ट भेजने का अनुरोध भी किया गया था।

12.6. इसके अलावा, संयुक्त सुनवाई में, जेएनपीटी ने बताया था कि कुछ मानक संदर्भित प्रस्ताव तैयार करने में 2008 के अपफ्रंट दिशानिर्देशों से उधार लिए गए हैं जो इन मानकों से कुछ विपथन हैं। इसलिए, संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, सभी उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से ऐसे विपथनों के बारे में बताने और उनपर अपनी टिप्पणियां भेजने का अनुरोध किया गया था। इंडियन नेशनल शिपओनर्स एसोसिएशन ने अपने पत्र दिनांक 9 जनवरी 2013 द्वारा अपनी टिप्पणियां भेजी थीं।

12.7. आईएनएसए की टिप्पणियों की प्रति जेएनपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थी। जेएनपीटी ने इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक इस संबंध में कोई प्रत्युत्तर नहीं दिया है।

12.8. शिपिंग कार्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (एससीआई) ने अपने ईमेल संदेश दिनांक 22 जनवरी 2013 द्वारा कहा था कि उसे कोई टिप्पणी नहीं करनी है। अन्य उपयोक्ताओं ने अनुस्मारक दिनांक 15 जनवरी 2013 के बावजूद प्रत्युत्तर नहीं दिया था।

13. जैसाकि पहले बताया गया है, संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, जेएनपीटी को अपने प्रस्ताव पर अंशधारकों को स्पष्टता देने के लिए अंशधारकों के साथ अपने स्तर पर एक बैठक आयोजित करनी थी। हमारे पत्रों दिनांक 15 जनवरी 2013, 01 फरवरी 2013, 01 मार्च 2013 और 20 मार्च 2013 द्वारा जेएनपीटी को अनुस्मरण करवाए जाने के बाद, जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 15 अप्रैल 2013 द्वारा बताया था कि उसने 12 अप्रैल 2013 को उपयोक्ताओं के साथ एक बैठक आयोजित की है और उक्त बैठक के कार्यवृत्तों की प्रति प्रेषित की है। बैठक के कार्यवृत्तों से, यह देखा गया है कि जेएनपीटी द्वारा आयोजित की गई बैठक में जेएनपीटी के अलावा बीसीएचएए, एएमटीओआई, सीओएसआईए तथा डीबीसीपीएलएल उपस्थित थे। जेएनपीटी द्वारा यथा प्रेषित बैठक के कार्यवृत्त नीचे सारबद्ध किए गए हैं:-

- (i). एक अभ्यावेदन प्रस्तुत किया गया था जिसमें जेएनपी कंटेनर फ्रेट स्टेशन तथा बफर यार्ड के मामले में प्रशुल्क के निर्धारण के लिए अनुसरित दृष्टिकोण पर्याप्ततः स्पष्ट किया गया था।

- (ii). जेएनपीटी उपयोक्ताओं से अनुरोध किया वे ऐसा कोई प्रश्न उठाए जिसके बारे में वे प्रस्तुतीकरण चाहते हैं।
- (iii). बीसीएचएए ने प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में जेएनपीटी द्वारा लिए गए 70 प्रतिशत उपयोगिता पर स्पष्टीकरण देने के लिए कहा था। जेएनपीटी ने स्पष्ट किया था कि यह टीएएमपी दिशानिर्देश, 2005 के अनुसार है।
- (iv). एएमटीओआई ने बताया था कि जेएनपीटी के प्रस्ताव पर कोई मुद्दा नहीं था परन्तु यह पूछना था कि क्या दरें वसूल की जाएंगी। जेएनपीटी ने बताया है कि दरों को टीएएमपी द्वारा अभी तक अंतिम रूप नहीं दिया गया है और एक बार जब दरें अधिसूचित हो जाती हैं तो वे ट्रेड को संप्रेषित की जाएंगी। इसके अलावा, जेएनपीटी ने बताया है कि 17 दिसम्बर 2012 को हुई संयुक्त सुनवाई में, टीएएमपी ने विशेष रूप से अनुरोध किया था कि जेएनपीटी द्वारा ट्रेड की एक बैठक बुलाई जाए जिसके द्वारा टीएएमपी को प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव में अनुसरित कार्यपद्धति के बारे में ट्रेड को स्पष्ट किया जाए।
- (v). जेएनपीटी ने बताया है कि टीएएमपी द्वारा आयोजित की संयुक्त सुनवाई के बाद टीएएमपी द्वारा उठाए गए सभी प्रश्नों का जवाब दिया गया है। टीएएमपी ने बीसीएचएए, आईएमसी, आईएनएसए आदि सहित ट्रेड द्वारा उठाए गए कई प्रश्न जेएनपीटी को अग्रेषित किए थे। जेएनपीटी ने ट्रेड द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर अपने जवाब भेजे थे। पत्तन उपयोक्ताओं द्वारा किए गए अनुरोध अनुसार, जेएनपीटी ने पत्तन उपयोक्ताओं के लिए टीएएमपी को प्रेषित किए गए अपने जवाबों की प्रति उपलब्ध करवाई थी।
- (vi). पत्तन उपयोक्ताओं से अनुरोध है कि जेएनपीटी द्वारा आयोजित बैठक के 10 दिनों के भीतर कोई अन्य स्पष्टीकरण मांग लें।
- (vii). जेएनपीटी ने बताया है कि यह एक सहमत स्थिति थी कि उन उपस्थित में से किसी ने भी जेएनपीटी सीएफएस और बीवाई के लिए प्रस्ताव में अनुसरित कार्यपद्धति पर कोई आपत्ति नहीं उठाई थी वह बैठक में उपस्थित सभी को स्वीकार्य था। उन सभी मौजूद ने जेएनपीटी के विवरण को अपना अनुमोदन दिया था।
- (viii). बीसीएचएए ने इसके ग्राहकों से गैर-कानूनी तरीके से अधिक वसूली किए जाने और वर्तमान जेएनपी सीएफएस प्रचालक द्वारा अपर्याप्त सेवा स्तर उपलब्ध करवाए जाने संबंधी कुछ मुद्दे उठाए थे। जेएनपीटी ने स्पष्ट किया है कि उसने इस मामले की स्वतंत्र लेखापरीक्षा की थी और लेखापरीक्षा रिपोर्ट न्यासी मंडल के समक्ष पेश की गई थी। कार्यवाई का तरीका भी महाराष्ट्र के अतिरिक्त महाअधिवक्ता से प्राप्त किया गया था और न्यासी मंडल के समक्ष पेश किया गया था। चर्चा के बाद जेएनपीटी के मंडल ने उक्त मामले से संबंधित की जाने वाली कार्यवाई का सुझाव दिया था और पत्तन न्यासी मंडल द्वारा सुझाए गए तरीकों पर कार्यवाई करने की प्रक्रिया में है।
- (ix). डीबीसीपीएलएल ने बताया है कि यह सुनिश्चित करने के लिए सभी प्रयास किए जा रहे हैं कि ग्राहकों को उच्चस्तरीय सेवा तथा उपाय जैसे सीएफएस में शिकायत बॉक्स लगाना प्राप्त हुए हैं और उल्लेखनीय है कि आज की तारीख तक एक भी शिकायत प्राप्त नहीं हुई है।

14. अपने पत्र दिनांक 19 जनवरी 2013 द्वारा जेएनपीटी द्वारा प्रेषित किए गए जवाबों की समीक्षा पर, कुछ सूचना अन्तर देखे गए थे। इसके मद्देनजर, जेएनपीटी से हमारे पत्र दिनांक 3 मई 2013 द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 31 मई 2013 द्वारा हमारे प्रश्नों का प्रत्युत्तर दिया है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और जेएनपीटी के प्रत्युत्तर नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	टीएएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्न	जेएनपीटी का प्रत्युत्तर
(i).	जेएनपीटी न्यायालय मामलों की वर्तमान स्थिति एवं न्यायालय द्वारा पारित किए गए आदेशों की प्रतियां भेजे।	रिट याचिका 2007 का 1879 की स्थिति पर नोट 1. 28 जून 2007 को, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ("टीएएमपी") ने जवाहरलाल नेहरू पत्तन कंटेनर फ्रेट स्टेशन के लिए दरमान निर्धारित करते हुए स्पीडी मल्टीमोडस लिमिटेड, अब डीबीसी पोर्ट लॉजिस्टिक्स लि0 (इसके बाद "डीबीसी" रूप में उल्लिखित), के आवेदन पर एक आदेश पारित किया था। 2. उक्त आदेश द्वारा, टीएएमपी ने प्रचलित दरमान में सभी दरों में 15 प्रतिशत तक कटौती की थी। 3. उक्त आदेश ("इम्पजड आदेश") से असंतुष्ट होते हुए, डीबीसी ने यह कहते हुए माननीय बम्बई उच्च न्यायालय के समक्ष रिट याचिका सं. 2007 का 1879 टीएएमपी और जेएनपीटी के विरुद्ध रिट याचिका दाखिल की थी कि इम्पजड आदेश

	<p>अगितव्यय, अनुचित और त्रुटिपूर्ण है।</p> <p>4. इस मामले पर सुनवाई डी.बी. भोसले जे के समक्ष 22 अगस्त 2007 को हुई थी जहां पर माननीय न्यायाधीश ने उक्त इम्पंजड आदेश पर रोक लगाते हुए अंतरिम आदेश पारित किया था।</p> <p>5. आदेश दिनांक 19 नवम्बर 2007 द्वारा, ए.एम. खंडविलकर जे ने याचिकाकर्ताओं अर्थात् डीबीसी को अनुमति दी थी कि वे रिट याचिका में कुछ संशोधन करें।</p> <p>6. यह मामला 11 दिसम्बर 2007 को बोर्ड पर आया था और 16 जनवरी 2008 के लिए स्थगित कर दिया गया था।</p> <p>7. यह मामला 25 मार्च 2008 को बोर्ड के पास आया था और 15 अप्रैल 2008 को स्थगित किया गया था।</p> <p>8. इस मामले की सुनवाई जे.एन. पटेल और के.के. टाटेड जे.जे. द्वारा 11 अगस्त 2008 को की गई थी और न्यायाधीशों द्वारा निदेश दिया गया था कि याचिकाकर्ता अर्थात् डीबीसी "नियमों के अनुसार प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए" प्रतिवादियों अर्थात् टीएएमपी के पास जाए और टीएएमपी "याचिकाकर्ताओं द्वारा ऑन रिकार्ड प्रस्तुत की गई सामग्री पर विचार करे और यदि आवश्यक हो तो उन्हें अपने दावे के समर्थन में निविदा दस्तावेज साक्ष्य के लिए उन्हें अनुमति दे और नियमों के अनुसार उनके द्वारा निर्धारित प्रशुल्क दरों की समीक्षा करे।" उक्त आदेश द्वारा, उनके न्यायाधीशों ने बताया था कि 22 अगस्त 2007 को लगाई गई रोक टीएएमपी द्वारा नए प्रस्ताव पर आदेश पारित आदेश के बाद 4 सप्ताह तक जारी रहेगी। माननीय उच्च न्यायालय तब उक्त रिट याचिका का निपटान करेगा।</p> <p>9. 2 मार्च 2009 को रिकार्ड पर लिए गए शपथपत्र द्वारा, टीएएमपी ने माननीय उच्च न्यायालय से अनुरोध किया था कि आदेश पारित करने के लिए और समय दिया जाए और वहां से 10 सप्ताह के लिए समय विस्तार किया गया था।</p> <p>10. यह मामला इस आलोक में रंजना देसाई और मृदुला भाटकर जे.जे. के समक्ष 12 नवम्बर 2009 को उल्लिखित किया गया था कि 2 मार्च 2009 को टीएएमपी द्वारा मांगे गए 10 सप्ताह के विस्तार 17 मई 2009 को समाप्त हो गए थे और उस तारीख तक कोई आदेश पारित नहीं किया जा सका था। माननीय उच्च न्यायालय ने उन विशेष कारणों को स्पष्ट करते हुए टीएएमपी द्वारा 10 नवम्बर 2009 को दाखिल किए गए शपथपत्र को रिकार्ड में लिया था कि टीएएमपी उपर्युक्त उल्लिखित समय-सीमा में आदेश क्यों पारित नहीं कर सका था और यह भी बताया था कि डीबीसी को प्रदान किया गया लाइसेंस न तो बीओटी था और न ही बीओओटी। माननीय न्यायाधीशों ने 5 अक्टूबर 2009 से आगे तीन महीनों अर्थात् 5 जनवरी 2010 तक आदेश पारित करते हुए समय विस्तार किया था।</p> <p>11. टीएएमपी ने एक आदेश दिनांक 30 दिसम्बर 2009 पारित किया था, जिसे 16 फरवरी 2010 को भारत के राजपत्र में प्रकाशित किया गया था। आदेश दिनांक 11 अगस्त 2008 के अनुसार, रोक आदेश 16 फरवरी 2010 के बाद चार सप्ताहों अर्थात् 15 मार्च 2010 को समाप्त हो गया था। उससे पहले, इम्पंजड आदेश की वैधता 31 दिसम्बर 2009 को समाप्त हो चुकी थी और इसलिए आगे कोई और अंतरिम अथवा अन्य राहत मांगने का अवसर नहीं था।</p> <p>जेएनपीटी ने न्यायालय द्वारा पारित किए गए आदेशों की प्रतियां भी भेजी थीं।</p>
--	---

(II).	सभी उपस्करों और विशेषतः ट्रैक्टर ट्रैलरों की संख्या में भिन्नता के संबंध में भिन्नता के कारण।	चूंकि प्रशुल्क प्रस्ताव मानक आधार पर तैयार किया जाना है, इसलिए उपस्कर आवश्यकता सीएफएस तथा बीवाई की सर्वोत्तम क्षमता के आधार पर निर्धारित की गई है। सीएफएस पर उपस्करों की वास्तविक संख्या वास्तविक यातायात और क्षमता उपयोग स्तरों पर निर्भर करेगी। इसलिए, क्योंकि उपस्कर के वास्तविक और मानक स्तर निर्धारित करने के लिए विभिन्न पद्धतियों का इस्तेमाल किया जाता है, उनमें अंतर करने के लिए बाध्य है।												
(III).	सर्वोत्तम क्षमता:													
(क).	यार्ड क्षमता की गणना के संबंध में कुछ प्रश्नों का जवाब देते समय, जेएनपीटी ने बताया है कि विस्तृत आटोकैड ड्राइंग के आधार पर, इसने सीएफएस यार्ड और बफर यार्ड में प्रहस्तन तथा भंडारण के लिए उपलब्ध क्षेत्र भी गणना की है। चूंकि सीएफएस यार्ड और बफर यार्ड में प्रहस्तन और भंडारण के लिए क्षेत्र आवश्यकता आटोकैड ड्राइंग से सीधे तौर पर विदित नहीं है, इसलिए जेएनपीटी यह स्पष्ट करते हुए संक्षिप्त नोट भेजे कि कैसे आटोकैड ड्राइंग सीएफएस यार्ड और बफर यार्ड के लिए क्षेत्र आवश्यकता स्थापित करती है।	जेएनपीटी सीएफएस की नक्शा ड्राइंगों से, आटोकैड ड्राइंग विकसित की गई थी। यह ड्राइंग मान के लिए बनाई गई थी। ये ड्राइंग कंटेनर प्रहस्तन उपस्करों तथा ट्रैलरों के मुक्त संचलन के लिए क्षेत्र हेतु भी हैं। क्षेत्र क्षेत्र की ड्राइंग के आधार पर, परामर्शदाताओं ने सीएफएस और बीवाई क्षेत्र में कुल भूमि स्लॉटों की गणना की थी। कुल भूमि स्लॉटों द्वारा उपलब्ध वर्ग मीटरों में कुल भंडारण क्षेत्र विभाजित करते हुए, प्रति भूमि स्लॉट अपेक्षित क्षेत्र परिपरिकलित किया गया था। सीएफएस कंटेनर यार्ड के लिए, यह 137,266 वर्ग मी. भाग 2745 भूमि स्लॉट = 50 वर्ग मी. प्रति टीईयू आया था। इसी प्रकार की गणना बफर यार्ड के लिए की गई थी। इनकी अन्य पत्तनों के टीएएमपी आदेशों और अन्य सीएफएस की बाह्य अध्ययन रिपोर्टों से तुलना की गई थी। भूमि स्लॉटों के लिए इस माप पर विचार करने का आधार टीएएमपी के प्रश्नों के बिन्दु 2(ii)(क) के पूर्ववर्ती सैट के जवाब में स्पष्ट किया गया है।												
(ख).	इसी तरह, एक भूमि स्लॉट के रूप में 50 वर्ग मीटर क्षेत्र पर विचार करने का आधार/कारण भेजने के प्रश्न पर जवाब देते समय, जेएनपीटी ने बताया है कि आटोकैड ड्राइंग के आधार पर, कंटेनर यार्ड और बफर यार्ड के लिए प्रति टीईयू भूमि स्लॉट 50 वर्ग मी. प्रति टीईयू पाया गया था। चूंकि 50 वर्ग मीटर प्रति टीईयू की क्षेत्र आवश्यकता सीधे तौर पर आटोकैड ड्राइंग से विदित नहीं है, इसलिए जेएनपीटी यह स्पष्ट करते हुए संक्षिप्त नोट भेजे कि कैसे आटोकैड ड्राइंग 50 वर्ग मीटर प्रति टीईयू की क्षेत्र अपेक्षा स्थापित करता है।													
(ग).	जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल और सीएफएस सुविधा के कंटेनर यार्ड में चलाई जा रही गतिविधियों को सामने लाते हुए सीएफएस सुविधा में प्रति भूमि स्लॉट टीईयू की कम संख्या पर विचार करने की आवश्यकता के बारे में बताते हुए तुलनात्मक स्थिति भेजे।	<p>कुछ इनहेरेन्ट चरित्रिकाएं पत्तन तथा सीएफएस में उपलब्ध भूमि स्लॉटों में अन्तर करते हैं। सामान्यतः, सीएफएस के प्रति हैक्टेयर भूमि स्लॉट टर्मिनल में कंटेनर यार्ड की अपेक्षा कम हैं। निम्नलिखित मुख्य अन्तर हैं जिनकी पहचान की गई है:-</p> <table border="1" data-bbox="807 1213 1356 1847"> <thead> <tr> <th>क्र. सं.</th><th>पत्तन कंटेनर यार्ड</th><th>कंटेनर फ्रेट स्टेशन</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td><td>ऐसे कंटेनर यातायात के प्रकार की मात्रा जो इससे संबंधित शेष रह जाएंगे। इसलिए, प्रचालन उत्तम तरीके से उपलब्ध क्षेत्र का उपयोग करने के लिए डिजाइन किए जा सके हैं।</td><td>सीएफएस में आने वाले कंटेनरों की मात्रा और प्रकार में समय-समय पर भिन्नता आ जाती है, यह प्रचालक के लिए समर्पित सुविधाएं उपलब्ध करवाना मुश्किल हो जाता है। इसलिए क्षेत्र उपयोग इस तरह प्रभावी नहीं है जैसे पत्तन में कंटेनर यार्ड।</td></tr> <tr> <td>2.</td><td>गतिविधियों की संख्या कम है और ज्यादा स्ट्रीमलाइन है।</td><td>प्रत्येक कंटेनर के लिए गतिविधियां संख्या और कॉम्प्लेक्सिटी में अधिक हैं।</td></tr> <tr> <td>3.</td><td>कोई भंडारगृह सुविधा नहीं। इसलिए, इस क्षेत्र का अधिक प्रभावी ढंग से इस्तेमाल किया जा सकता है।</td><td>भंडारगृहों के लिए प्रावधान करना होगा।</td></tr> </tbody> </table>	क्र. सं.	पत्तन कंटेनर यार्ड	कंटेनर फ्रेट स्टेशन	1.	ऐसे कंटेनर यातायात के प्रकार की मात्रा जो इससे संबंधित शेष रह जाएंगे। इसलिए, प्रचालन उत्तम तरीके से उपलब्ध क्षेत्र का उपयोग करने के लिए डिजाइन किए जा सके हैं।	सीएफएस में आने वाले कंटेनरों की मात्रा और प्रकार में समय-समय पर भिन्नता आ जाती है, यह प्रचालक के लिए समर्पित सुविधाएं उपलब्ध करवाना मुश्किल हो जाता है। इसलिए क्षेत्र उपयोग इस तरह प्रभावी नहीं है जैसे पत्तन में कंटेनर यार्ड।	2.	गतिविधियों की संख्या कम है और ज्यादा स्ट्रीमलाइन है।	प्रत्येक कंटेनर के लिए गतिविधियां संख्या और कॉम्प्लेक्सिटी में अधिक हैं।	3.	कोई भंडारगृह सुविधा नहीं। इसलिए, इस क्षेत्र का अधिक प्रभावी ढंग से इस्तेमाल किया जा सकता है।	भंडारगृहों के लिए प्रावधान करना होगा।
क्र. सं.	पत्तन कंटेनर यार्ड	कंटेनर फ्रेट स्टेशन												
1.	ऐसे कंटेनर यातायात के प्रकार की मात्रा जो इससे संबंधित शेष रह जाएंगे। इसलिए, प्रचालन उत्तम तरीके से उपलब्ध क्षेत्र का उपयोग करने के लिए डिजाइन किए जा सके हैं।	सीएफएस में आने वाले कंटेनरों की मात्रा और प्रकार में समय-समय पर भिन्नता आ जाती है, यह प्रचालक के लिए समर्पित सुविधाएं उपलब्ध करवाना मुश्किल हो जाता है। इसलिए क्षेत्र उपयोग इस तरह प्रभावी नहीं है जैसे पत्तन में कंटेनर यार्ड।												
2.	गतिविधियों की संख्या कम है और ज्यादा स्ट्रीमलाइन है।	प्रत्येक कंटेनर के लिए गतिविधियां संख्या और कॉम्प्लेक्सिटी में अधिक हैं।												
3.	कोई भंडारगृह सुविधा नहीं। इसलिए, इस क्षेत्र का अधिक प्रभावी ढंग से इस्तेमाल किया जा सकता है।	भंडारगृहों के लिए प्रावधान करना होगा।												

		4. आरटीजी का उपयोग किया जाता है क्योंकि कंटेनर प्रवाह यूनिडायरेक्शनल है।	कंटेनर प्रवाह यूनिडायरेक्शनल नहीं है और इसलिए रीच स्टेकरों का उपयोग किया जाता है। परिणामस्वरूप, यार्ड में उपस्कर संचलन व्यवस्थित करने के लिए क्षेत्र आवश्यकता अधिक है।																										
(घ).	जेएनपीटी का प्रस्ताव कंटेनर यार्ड, बफर यार्ड और बंधित भंडारगृह के लिए प्रशुल्क निर्धारित किए जाने हेतु है, जैसाकि प्रस्ताव दिनांक 17 अगस्त 2012 के प्रपत्र-1 से देखा गया है। हालांकि जेएनपीटी ने स्टैंडअलोन आधार पर 25548 टीईयू वार्षिक पर अलग से भंडारगृह की भंडारण क्षमता परिपरिकलित की है, परन्तु इसे सीएफएस तथा बफर यार्ड की समग्र क्षमता गणना 193264 टीईयू में लेखांकित नहीं की गई है। अन्य शब्दों में, जेएनपीटी ने क्षमता गणना में सभी भंडारगृहों की 27500 वर्ग मीटर क्षेत्र पर विचार किया हो ऐसा दिखाई नहीं देता है। जब विभिन्न भंडारगृहों का प्रयोजन भी कंटेनरों का भंडारण करना है तो यह स्पष्ट नहीं है कि उक्त क्षेत्र 27500 वर्ग मी. सीएफएस सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित किए जाने के समय जेएनपीटी द्वारा अलग रखी गई है। जेएनपीटी सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित करने में 27500 वर्ग मी. के क्षेत्र को भी लेखा में ले।	कंटेनर यार्ड और बफर यार्ड कंटेनरों के भंडारण के लिए उपयोग किए जाते हैं जबकि भंडारगृह कार्गो (कंटेनरों की विषयवस्तु) के भरण, खाली करने और भंडारण के लिए उपयोग किए जाते हैं। चूंकि कार्गो के परिमाण, स्टेकिंग ऊंचाई और विराम समय कंटेनरों से भिन्न होते हैं, इसलिए भंडारगृहों और यार्ड की क्षमता की गणना करना आवश्यक हो जाता है। इसलिए, यार्ड की क्षमता 251,243 टीईयू/वार्षिक (=193,264 बॉक्स/वार्षिक) परिपरिकलित की गई है और भंडारगृहों की क्षमता 25,548 टीईयू/वार्षिक परिपरिकलित की गई है।																											
(ङ).	भंडारगृह की भंडारण क्षमता 25548 टीईयू प्रतिवर्ष परिपरिकलित करने के संबंध में, जेएनपीटी निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करे:-																												
	(i). भंडारण, भरण/खाली करना तथा अन्य संचलनों के लिए 60:20:20 के अनुपात में प्रत्येक भंडारगृह के कुल क्षेत्र को अभिचिह्नित/विभाजित करने का आधार स्पष्ट करें।	विभिन्न सीएफएस से हमारी जानकारी के अनुसार, कुल भंडारगृहों का लगभग 40 प्रतिशत कार्यालयों, कार्गो प्रहस्तन क्षेत्र और उपस्कर संचलनों के लिए उपयोग किया जाता है। केवल 60 प्रतिशत क्षेत्र कार्गो के स्टेक के लिए उपयोग किया जाता है। यह जेएनपीटी सीएफएस द्वारा उपलब्ध करवाए गए सीएफएस नक्शा ड्राइंग में कुल प्रचालन क्षेत्र का माप करते हुए पुष्टि की गई थी और इसका ड्राइंग में उपयोग किया गया है।																											
	(ii). प्रत्येक टीईयू द्वारा बंधित भंडारगृह में 15 वर्ग मी. प्रति टीईयू, अन्य आयातित भंडारगृह में 50 वर्ग मीटर प्रति टीईयू, अन्य निर्यात भंडारगृह में 30 वर्ग मी. प्रति टीईयू और निर्यात जोखिमपूर्ण भंडारगृह में 30 वर्ग मी. प्रति टीईयू क्षेत्र अधिग्रहीत किए जाने पर विचार करने का आधार स्पष्ट करें।	अन्य सीएफएस भंडारगृहों में विश्लेषण तथा सामान्य अवलोकनों से, जेएनपीटी ने विभिन्न प्रकार के भंडारगृहों के लिए विभिन्न क्षेत्र आवश्यकताएं पाई हैं। विभिन्न प्रकार के कार्गो और प्रहस्तन पद्धतियों की वजह से विभिन्न प्रति टीईयू कार्गो की स्टेकिंग के लिए क्षेत्र अपेक्षित है।																											
	(iii). बंधित भंडारगृह में 90 दिन, अन्य आयातित भंडारगृह में 5.80 दिन, अन्य निर्यात भंडारगृह में 4.20 दिन और अन्य निर्यात जोखिमपूर्ण भंडारगृह में 4.20 दिन कंटेनरों के विराम समय पर विचार करने के लिए आधार स्पष्ट करें। बंधित भंडारगृह के मामले में 90 दिनों के विराम समय का औचित्य बताएं।	पत्तन के निकट प्रचालन करने वाले सभी सीएफएस पर औसत विराम समय के आंकड़े जेएनपीटी द्वारा सभी सीएफएस को भेजे गए आंकड़े अनुरोध के जवाब में प्राप्त किए गए थे। सभी सीएफएस में विराम समय के भारित औसत की गणना की गई थी जो नीचे दी गई है:-	<table><tr><th rowspan="2">क्र. सं.</th><th rowspan="2">सीएफएस का नाम</th><th colspan="2">विराम समय (दिनों में)</th></tr><tr><th>निर्यात कार्गो</th><th>आयात खाली किया गया कार्गो</th></tr><tr><td>1.</td><td>नवकार कार्पोरेशन लि0</td><td>9.00</td><td>4.00</td></tr><tr><td>2.</td><td>सीडब्ल्यूसी डिस्ट्रीपार्क</td><td>2.50</td><td>4.00</td></tr><tr><td>3.</td><td>सीडब्ल्यूसी कालमबोली</td><td>1.50</td><td>-</td></tr><tr><td>4.</td><td>सीडब्ल्यूसी इम्पेक्स पार्क</td><td>4.00</td><td>2.50</td></tr><tr><td>5.</td><td>सीडब्ल्यूसी लॉजिस्टिक्स</td><td>2.50</td><td>2.50</td></tr></table>	क्र. सं.	सीएफएस का नाम	विराम समय (दिनों में)		निर्यात कार्गो	आयात खाली किया गया कार्गो	1.	नवकार कार्पोरेशन लि0	9.00	4.00	2.	सीडब्ल्यूसी डिस्ट्रीपार्क	2.50	4.00	3.	सीडब्ल्यूसी कालमबोली	1.50	-	4.	सीडब्ल्यूसी इम्पेक्स पार्क	4.00	2.50	5.	सीडब्ल्यूसी लॉजिस्टिक्स	2.50	2.50
क्र. सं.	सीएफएस का नाम	विराम समय (दिनों में)																											
		निर्यात कार्गो	आयात खाली किया गया कार्गो																										
1.	नवकार कार्पोरेशन लि0	9.00	4.00																										
2.	सीडब्ल्यूसी डिस्ट्रीपार्क	2.50	4.00																										
3.	सीडब्ल्यूसी कालमबोली	1.50	-																										
4.	सीडब्ल्यूसी इम्पेक्स पार्क	4.00	2.50																										
5.	सीडब्ल्यूसी लॉजिस्टिक्स	2.50	2.50																										

		<table border="1"> <tr> <th></th><th>पार्क</th><th></th><th></th></tr> <tr> <td>6.</td><td>बामर लॉरी</td><td>3.00</td><td>7.00</td></tr> <tr> <td>7.</td><td>फोर्ब्स एंड कम्पनी</td><td>4.30</td><td>14.42</td></tr> <tr> <td>8.</td><td>गेटवे डिस्ट्रीपार्कस लि०</td><td>4.60</td><td>5.45</td></tr> <tr> <td>9.</td><td>अमेया लॉजिस्टिक्स</td><td>6.00</td><td>9.00</td></tr> <tr> <td>10.</td><td>गहाराष्ट्र राज्य भंडारगृह निगम</td><td>3.00</td><td>15.00</td></tr> <tr> <td>11.</td><td>कंटेनर कार्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड</td><td>2.00</td><td>1.00</td></tr> <tr> <td>12.</td><td>नवकार कार्पोरेशन लि०</td><td>9.00</td><td>4.00</td></tr> <tr> <td>13.</td><td>डीबीसी लॉजिस्टिक्स (जेएनपी सीएफएस)</td><td>-</td><td>5.00</td></tr> <tr> <td>14.</td><td>यूएलए सीएफएस</td><td>3.00</td><td>4.00</td></tr> <tr> <td>15.</td><td>सीडब्ल्यूसी - डी नोब</td><td>5.50</td><td>2.50</td></tr> <tr> <td>16.</td><td>पंजाब कोनवेयर</td><td>4.00</td><td>4.00</td></tr> <tr> <td>17.</td><td>सीबर्ड मरीन</td><td>3.37</td><td>8.69</td></tr> <tr> <td></td><td>भारत औसत</td><td>4.20</td><td>5.82</td></tr> </table>		पार्क			6.	बामर लॉरी	3.00	7.00	7.	फोर्ब्स एंड कम्पनी	4.30	14.42	8.	गेटवे डिस्ट्रीपार्कस लि०	4.60	5.45	9.	अमेया लॉजिस्टिक्स	6.00	9.00	10.	गहाराष्ट्र राज्य भंडारगृह निगम	3.00	15.00	11.	कंटेनर कार्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	2.00	1.00	12.	नवकार कार्पोरेशन लि०	9.00	4.00	13.	डीबीसी लॉजिस्टिक्स (जेएनपी सीएफएस)	-	5.00	14.	यूएलए सीएफएस	3.00	4.00	15.	सीडब्ल्यूसी - डी नोब	5.50	2.50	16.	पंजाब कोनवेयर	4.00	4.00	17.	सीबर्ड मरीन	3.37	8.69		भारत औसत	4.20	5.82
	पार्क																																																									
6.	बामर लॉरी	3.00	7.00																																																							
7.	फोर्ब्स एंड कम्पनी	4.30	14.42																																																							
8.	गेटवे डिस्ट्रीपार्कस लि०	4.60	5.45																																																							
9.	अमेया लॉजिस्टिक्स	6.00	9.00																																																							
10.	गहाराष्ट्र राज्य भंडारगृह निगम	3.00	15.00																																																							
11.	कंटेनर कार्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	2.00	1.00																																																							
12.	नवकार कार्पोरेशन लि०	9.00	4.00																																																							
13.	डीबीसी लॉजिस्टिक्स (जेएनपी सीएफएस)	-	5.00																																																							
14.	यूएलए सीएफएस	3.00	4.00																																																							
15.	सीडब्ल्यूसी - डी नोब	5.50	2.50																																																							
16.	पंजाब कोनवेयर	4.00	4.00																																																							
17.	सीबर्ड मरीन	3.37	8.69																																																							
	भारत औसत	4.20	5.82																																																							
		<p>यहां प्रयुक्त भार प्रत्येक सीएफएस में यातायात (टीईयू में) था। बंधित भंडारगृह के मामले में, आयातक को सीमाशुल्क प्राधिकारियों के साथ 6 महीने का बांड करना होता है। इस क्षेत्र में अधिकांश सीएफएस बंधित भंडारगृह प्रचालित नहीं करते हैं। इसलिए, बैचमार्क के अभाव में, केवल जेएनपी सीएफएस में विराम समय का अध्ययन किया गया था। इस विश्लेषण के आधार पर, 90 दिनों का औसत विराम समय सुविचारित किया गया है।</p>																																																								
(च).	<p>दिया गया है कि कंटेनर विभिन्न भंडारगृहों में भंडारित किए जाएंगे और कि जेएनपीटी भंडारगृहों में भंडारण के लिए प्रभारों की वसूली करता रहेगा, यह स्पष्ट नहीं है कि कैसे भंडारगृहों में कंटेनरों के भंडारण से आय होगी को सीएफएस सुविधा की राजस्व अपेक्षा में लिया गया है। जेएनपीटी स्थिति स्पष्ट करे। जेएनपीटी मसौदा दरमान में प्रस्तावित भंडारगृहों में भंडारण के लिए प्रभार भी दे।</p>	<p>भंडारगृह में भंडारण के लिए राजस्व अपेक्षा अन्य सेवाओं के लिए था प्रयुक्त उसी पद्धति द्वारा परिपूरकित की गई है। भंडारगृहों में भंडारण सुविधाएं उपलब्ध करवाने की प्रचालन तथा पूंजी लागत को इस सेवा श्रेणी में बांटा गया है। कुल ओपेक्स + आरओसीई, यातायात/क्षमता और विराम समय इस सेवा के लिए प्रति वर्ग मीटर प्रति सप्ताह दर पर पहुंचने के लिए प्रयुक्त की गई है। ये दरें अध्याय-III में "कार्गो भंडारण/आरक्षण प्रभार" शीर्षक वाले खंड के अधीन अध्याय-II में "कार्गो भंडारण/विलंबशुल्क प्रभार" शीर्षक वाले खंड में मसौदा दरमान में दर्शाई गई हैं।</p>																																																								
(छ).	<p>अनुबंध 5 में दिए गए 206963 वर्ग मीटर के कुल सीएफएस क्षेत्र के ब्रेकअप में, यह देखा गया है कि जेएनपीटी ने क्षमता गणना में 2500 वर्ग मीटर के 'अन्य क्षेत्र' पर विचार किया है। क्षमता गणना में भूमि के उक्त टुकड़े को अलग रखने के लिए कारण नहीं बताया गया है। जेएनपीटी सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित करने में भी उक्त क्षेत्र पर विचार करे।</p>	<p>अन्य क्षेत्र में बाऊंड्री वॉल क्षेत्र और उपयोगिताओं जैसे जल भंडारण टैंक, ड्रेनेज, जनरेटर, सबस्टेशन आदि के लिए क्षेत्र शामिल हैं। चूंकि यह क्षेत्र कंटेनरों के भंडारण अथवा प्रहरतन के लिए उपयोग नहीं किया जा सकता, इसलिए इसे क्षमता गणना के प्रयोजन के लिए अलग रखा गया है।</p>																																																								
(ज).	<p>अनुबंध 5 में दिए गए 206963 वर्ग मीटर के कुल सीएफएस क्षेत्र के ब्रेकअप के अनुसार, भंडारगृहों से संबंधित 24500 वर्ग मीटर क्षेत्र, गैर सीएफएस क्षेत्र से संबंधित 17471 वर्ग मी०, पार्किंग से संबंधित 15252 वर्ग मीटर और गेट कॉम्प्लेक्स, कार्यालय भवन, अवसंरचना और अन्य क्षेत्र से संबंधित 8488 वर्ग मीटर के बाद, सीएफएस क्षेत्र में लगभग 138252 वर्ग मीटर भूमि उपलब्ध है। तथापि, जेएनपीटी ने क्षमता गणना में 968 वर्ग मीटर के शेष क्षेत्र को छोड़ते हुए लगभग 137264 वर्ग मीटर के सीएफएस क्षेत्र पर विचार किया है। क्षमता गणना में लगभग 988 वर्ग मीटर भूमि क्षेत्र पर विचार नहीं करने के लिए कारण अस्पष्ट रह गया है।</p>	<p>जेएनपी सीएफएस ड्राइंग मान पर दर्शाती है कि उपयोगिताओं और प्रशासन भवन द्वारा कवर किया गया क्षेत्र 8488 वर्ग मीटर है। तथापि, यार्ड में भंडारण के लिए उपलब्ध सर्वोत्तम क्षमता के 5 प्रतिशत की गणना करते समय, उपयोगिताओं एवं प्रशासन भवन के लिए अपेक्षित क्षेत्र (निकटवर्ती अन्य सीएफएस में सामान्य अवलोकन के अनुसार) पर विचार किया गया है। यह 9475 वर्ग मीटर होता है। इसके परिणामस्वरूप 988 वर्ग मीटर का अंतर है जो नीचे दिया गया है:</p>																																																								
		<table border="1"> <tr> <th>ब्रेकअप क्षेत्र</th><th>क्षेत्र (वर्ग मीटर में)</th></tr> <tr> <td>कंटेनर यार्ड क्षेत्र</td><td>206,963</td></tr> </table>	ब्रेकअप क्षेत्र	क्षेत्र (वर्ग मीटर में)	कंटेनर यार्ड क्षेत्र	206,963																																																				
ब्रेकअप क्षेत्र	क्षेत्र (वर्ग मीटर में)																																																									
कंटेनर यार्ड क्षेत्र	206,963																																																									

	जेएनपीटी सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता के निर्धारण में उक्त क्षेत्र पर भी विचार करे।	<table><tr><td>(-) लम्बे स्टैंडिंग शेड के लिए आरक्षित क्षेत्र</td><td>17,471</td></tr><tr><td>(-) भंडारगृह के लिए आरक्षित क्षेत्र</td><td>27,500</td></tr><tr><td>उपलब्ध क्षेत्र सिवाय भंडारगृह</td><td>161,992</td></tr><tr><td>(-) उपयोगिताओं तथा प्रशासन भवनों के लिए अपेक्षित क्षेत्र</td><td>9,475</td></tr><tr><td>स्टैकिंग के लिए उपलब्ध क्षेत्र</td><td>162,517</td></tr></table>	(-) लम्बे स्टैंडिंग शेड के लिए आरक्षित क्षेत्र	17,471	(-) भंडारगृह के लिए आरक्षित क्षेत्र	27,500	उपलब्ध क्षेत्र सिवाय भंडारगृह	161,992	(-) उपयोगिताओं तथा प्रशासन भवनों के लिए अपेक्षित क्षेत्र	9,475	स्टैकिंग के लिए उपलब्ध क्षेत्र	162,517
(-) लम्बे स्टैंडिंग शेड के लिए आरक्षित क्षेत्र	17,471											
(-) भंडारगृह के लिए आरक्षित क्षेत्र	27,500											
उपलब्ध क्षेत्र सिवाय भंडारगृह	161,992											
(-) उपयोगिताओं तथा प्रशासन भवनों के लिए अपेक्षित क्षेत्र	9,475											
स्टैकिंग के लिए उपलब्ध क्षेत्र	162,517											
(झ).	क्षमता का 80 प्रतिशत आयात और शेष 20 प्रतिशत निर्यात रूप में सुविचारित करने के अनुमान को तर्कसंगत ठहराने के लिए बिन्दु 2(iv)(ग) पर प्रश्न के संबंध में, पिछले तीन वर्षों के दौरान जेएनपीटी के सीएफएस यार्ड और बफर यार्ड में वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में, हालांकि जेएनपीटी ने पिछले तीन वर्षों के दौरान आयातों और निर्यातों के आंकड़े भेजे हैं, उक्त आंकड़े 80:20 के आयात निर्यात अनुमान के अनुमान को तर्कसंगत नहीं ठहराते हैं। जेएनपीटी स्थिति स्पष्ट करे।	उपर्युक्त बिन्दु (ज) में दिया गया अनुमान पल्लन के पड़ोस में प्रचालन करने वाले सीएफएस में प्रचलित अनुपात पर आधारित है। यह वर्तमान सेवा की तारीख पर आधारित नहीं है।										
(ण).	जेएनपीटी पत्र दिनांक 15 अप्रैल 2013 द्वारा, उपयोक्ताओं के साथ 12 अप्रैल 2013 को जेएनपीटी द्वारा आयोजित बैठक में बीसीएचएए द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरण का उल्लेख करते हुए, पल्लन ने स्पष्ट किया है कि जेएनपीटी द्वारा लिया गया 70 प्रतिशत उपयोग 2005 के दिशानिर्देशों के अनुसार है। तथापि, यह नोट किया जाए कि 2005 के दिशानिर्देश 70 प्रतिशत उपयोगिता के लिए नहीं दिए गए हैं। इसलिए, जेएनपीटी क्षमता गणना में 70 प्रतिशत उपयोगिता पर विचार करने का औचित्य बताए।	उपयोगिता कारक टीएएमपी के 2008 के दिशानिर्देशों के आधार पर 70 प्रतिशत लिया गया है। टीएएमपी के प्रश्नों पर पहले भेजे गए जवाब में जेएनपीटी ने केवल 2008 के दिशानिर्देशों का उल्लेख किया था और 2005 के दिशानिर्देशों का उल्लेख नहीं किया था।										
(iv).	प्रचालन लागतें:											
(क).	प्रत्येक प्रकार के उपस्कर का अलग-अलग प्रचालन करने के लिए प्रत्येक प्रकार के सांविदिक लेबर की लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजने के लिए बिन्दु 4(i)(ख)(i) पर प्रश्न के संबंध में, जेएनपीटी ने मैनपावर सप्लायर एजेंसी से इसके द्वारा प्राप्त की गई अक्टूबर 2012 की कोटेशन की प्रति भेजी थी। इस संबंध में, जेएनपीटी प्रत्येक प्रकार के उपस्कर के लिए अलग-अलग प्रचालन के लिए प्रत्येक प्रकार की सांविदिक लेबर की लागत को उल्लिखित करते हुए उक्त एजेंसी को जारी किए गए कार्य आदेश/करार की प्रति भेजे, जैसा इसकी गणनाओं में इसके द्वारा सुविचारित किया गया है।	चूंकि प्रस्ताव मानक आधार पर आधारित है इसलिए उक्त एजेंसी के करार/कार्य आदेश की प्रति भेजना व्यावहारिक नहीं है।										
(ख).	जेएनपीटी ने यह स्थापित नहीं किया है कि कैसे 753 सांविदिक कामगारों और 420 प्रचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर की तैनाती सीएफएस तथा बफर यार्ड में सर्वोत्तम क्षमता प्रहस्तन करने के लिए अनिवार्य है। इसके अलावा, जेएनपीटी ने स्थापित नहीं किया है कि क्या लेबर की कुछ श्रेणी की तैनाती एक तीन में सभी तीन शिफ्टों के लिए अपेक्षित है। इसलिए, जेएनपीटी सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता अर्जित करने के लिए और प्रत्येक प्रकार के उपस्कर के प्रचालन के लिए जेएनपीटी द्वारा सुविचारित प्रत्येक प्रकार की लेबर के बीच संबंध दर्शाते हुए विश्लेषण भेजे।	सीएफएस तथा बीवाई में कामगारों की तैनाती प्रति उपस्कर अपेक्षित कामगारों की औसत संख्या और उपस्कर की मानक संख्या पर आधारित है। उपस्कर की संख्या सीएफएस तथा बीवाई की सर्वोत्तम क्षमता और उपस्कर के कुशलता स्तरों के आधार पर निर्धारित की गई है। प्रति उपस्कर कामगारों की औसत संख्या निम्नवत् निर्धारित की गई है:- <ul style="list-style-type: none"><li>• ड्राईवर/प्रचालक: उद्योग मानकों के अनुसार, प्रत्येक प्रकार का उपस्कर एक ड्राईवर/प्रचालक प्रति शिफ्ट अपेक्षा करता है। इसे गणनाओं में सुविचारित किया गया है।</li><li>• क्लिनर: उद्योग मानकों के अनुसार, प्रत्येक प्रकार का उपस्कर 1 क्लिनर प्रति शिफ्ट अपेक्षा करता है। इसे गणनाओं में सुविचारित किया गया है।</li><li>• अन्य लेबर: लेबर अपेक्षा प्रत्येक प्रकार के उपस्कर द्वारा अपेक्षित अनुसूचना की बारंबारता पर निर्भर करती है। इस</li></ul>										

		<p>प्रकार की लेबर ऐसे मामलों में सभी 3 शिफ्टों के लिए अपेक्षित नहीं है जहां उपस्करों की संख्या कम हो। तदनुसार, ऐसे मामलों में, केवल 2 शिफ्टों के लिए लेबरों पर विचार किया गया है। निम्नलिखित पर विचार किया गया है:-</p> <table><tr><th colspan="9">लेबर द्वारा होना किए गए उपस्करों की संख्या</th></tr><tr><th>उपस्कर</th><th>दैनिक काम इजी नियर</th><th>अर्द्ध-दिनिक</th><th>इर्द्ध-दिनिक शिफ्ट</th><th>बर्द्ध-दिनिक</th><th>बीजल तथा तार पम्पर अपरेटर</th><th>डैक्टर</th><th>टारर बाला</th><th>गटा धान</th></tr><tr><td>रीवा स्टेशन</td><td>10</td><td>5</td><td>10</td><td>15</td><td>5</td><td>5</td><td>5</td><td>एनए</td></tr><tr><td>खाली कंटेनर प्रहसक</td><td>एनए</td><td>5</td><td>एनए</td><td>15</td><td>15</td><td>15</td><td>5</td><td>एनए</td></tr><tr><td>3 टन और 10 टन बोर्डिंग कट</td><td>एनए</td><td>5</td><td>10</td><td>15</td><td>15</td><td>15</td><td>5</td><td>एनए</td></tr><tr><td>डैक्टर ट्रेलर्स</td><td>एनए</td><td>4</td><td>20</td><td>4</td><td>10</td><td>9.57</td><td>10</td><td>10</td></tr></table> <p>इसे स्वतंत्र तकनीकी अनुसंधान के आधार पर लिया गया है और उद्योग में प्रचलित कुशलता पैरामीटरों के अनुसार है।</p> <p>इस प्रकार लेबर अपेक्षा टीएमपी प्रपत्रों के अनुबंध-10 तथा 11 के हिस्से के रूप में दर्शाया गया है।</p>	लेबर द्वारा होना किए गए उपस्करों की संख्या									उपस्कर	दैनिक काम इजी नियर	अर्द्ध-दिनिक	इर्द्ध-दिनिक शिफ्ट	बर्द्ध-दिनिक	बीजल तथा तार पम्पर अपरेटर	डैक्टर	टारर बाला	गटा धान	रीवा स्टेशन	10	5	10	15	5	5	5	एनए	खाली कंटेनर प्रहसक	एनए	5	एनए	15	15	15	5	एनए	3 टन और 10 टन बोर्डिंग कट	एनए	5	10	15	15	15	5	एनए	डैक्टर ट्रेलर्स	एनए	4	20	4	10	9.57	10	10
लेबर द्वारा होना किए गए उपस्करों की संख्या																																																								
उपस्कर	दैनिक काम इजी नियर	अर्द्ध-दिनिक	इर्द्ध-दिनिक शिफ्ट	बर्द्ध-दिनिक	बीजल तथा तार पम्पर अपरेटर	डैक्टर	टारर बाला	गटा धान																																																
रीवा स्टेशन	10	5	10	15	5	5	5	एनए																																																
खाली कंटेनर प्रहसक	एनए	5	एनए	15	15	15	5	एनए																																																
3 टन और 10 टन बोर्डिंग कट	एनए	5	10	15	15	15	5	एनए																																																
डैक्टर ट्रेलर्स	एनए	4	20	4	10	9.57	10	10																																																
(ग).	यह दोहराया जाए कि इस मामले की कार्यवाहियों के दौरान जिसमें स्पीडी मल्टीमोड्स लिमिटेड के मामले में इस प्राधिकरण द्वारा पारित जून 2007 के प्रशुल्क आदेश में संघयित, न्हावा शेवा पोर्ट एंड जनरल वर्क्स यूनिशन और जेएनपीटी द्वारा प्रतिनिधित्व वाले कामगारों द्वारा दिए गए केंद्रीय सरकार औद्योगिक अधिकरण के समक्ष विवाद की मौजूदगी के बारे में उल्लेख नहीं किया गया था। उक्त कार्यवाहियों के दौरान, यह बताया गया था कि इस विवाद को सुलझाया नहीं गया है। जेएनपीटी उक्त विवाद की स्थिति बताए। यदि विवाद सुलझाया गया है तो जेएनपीटी उसका परिणाम बताए और उक्त विवाद समाधान से प्रकट होने वाली विवीक्षाएं भी बताए।	विवाद अभी सुलझा नहीं है।																																																						
(घ).	बिन्दु 4(i)(ख)(ii) पर जेएनपीटी द्वारा प्रेषित जवाब में, प्रबंधन तथा प्रशासनिक स्टाफ की लागत "सामान्य उपरिव्यय" के हिस्से के रूप में सुविचारित की गई है। प्रबंधन तथा प्रशासनिक स्टाफ के वेतन रु0 52.65 लाख प्रति माह (अनुबंध 11 देखें) को लेखा में लेते हुए, प्रबंधन तथा प्रशासनिक स्टाफ का वार्षिक वेतन लगभग रु0 6.30 करोड़ परिगणित होता है, जबकि, अनुबंध 3 में सामान्य उपरिव्यय केवल लगभग रु0 4 करोड़ अनुमानित किए गए हैं। जेएनपीटी भिन्नता के कारण देते हुए मिलान करे।	टीएमपी के 2008 के दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि 0.5 मिलियन टीईयू से कम क्षमता वाले कंटेनर टर्मिनल के लिए, सकल अचल परिसंपत्तियों का 15 प्रतिशत अन्य व्ययों के रूप में स्वीकृत किया जाएगा। अन्य प्रकार के टर्मिनलों के लिए, यह प्रतिशत 1-10 प्रतिशत है। चूंकि सीएफएस के लए इन व्ययों का अनुमान लगाने के लिए कोई दिशानिर्देश उपलब्ध नहीं थे, इसलिए 5 प्रतिशत के आंकड़े का अनुमान लगाया गया है।																																																						
(ङ).	बिन्दु 4(i)(ख)(ii) पर जेएनपीटी द्वारा प्रेषित जवाब के संबंध में, जेएनपीटी सकल अचल परिसंपत्तियों के 5 प्रतिशत पर "सामान्य उपरिव्यय" का अनुमान लगाने के लिए आधार स्पष्ट करे।	उपर्युक्त बिन्दु (ii) (ङ) पर यथा दिया गया जवाब।																																																						
(च).	अनुबंध 10 में, यह देखा गया है कि हालांकि जेएनपीटी ने भंडारगृह में प्रचालनों के लिए लेबर की सं. 189 निर्धारित की है, परन्तु प्रचालन लागत अनुमानों में 240 लेबरों की लागत दी गई है। जेएनपीटी 240 लेबरों की लागत पर विचार करने को स्पष्ट करे और औचित्य बताए।	सर्वोत्तम क्षमता प्रहस्तित करने के लिए आकस्मिक लेबर अपेक्षा 189 होती है। तथापि, सीएफएस को 647 स्थाई लेबरों के हिस्से के रूप में 240 लेबर बनाए रखने थे जो उसके करार की शुरुआत में मौजूदा प्रचालक को हस्तांतरित किए गए थे। उन्हें नियोजित रखना होगा और उन्हें मजदूरी का भुगतान करना होगा भले ही वे सीएफएस का प्रचालन न करते हों। इसलिए, मानकत, सम्पूर्ण 240 लेबर प्रशुल्क निर्धारण प्रयोजनों के लिए सुविचारित किए गए हैं।																																																						



(छ).	अनुबंध 10 में भंडारगृह में लेबर की संख्या की अपेक्षा निर्धारित करने के लिए गणना में, जेएनपीटी ने पैरामीटरों जैसे सात लेबरों का एक गैंग, एक टीईयू के प्रहस्तन के लिए एक गैंग की आवश्यकता होगी और जिसे एक टीईयू के प्रहस्तन में लगभग 2.5 घंटे का समय लगेगा। इस संबंध में, जेएनपीटी भंडारगृह लेबर की आवश्यकता की गणना में उपर्युक्त प्रत्येक पैरामीटर पर विचार करने के लिए आधार भेजे और औचित्य बताए।	अवलोकन द्वारा और औद्योगिक मानक के रूप में, एक आदमी 8 घंटों की एक शिफ्ट में 150-175 बैगों का प्रहस्तन कर सकता है। औसतन एक कंटेनर में 300 से 350 बैग होते हैं। 2.5 घंटे में सम्पूर्ण कंटेनर खाली करने अथवा भरने के लिए 7 लेबरों की आवश्यकता होगी।
(ज).	बिन्दु 4(ii)(क) पर प्रश्न के संबंध में, जेएनपीटी ने बिजली की इकाई लागत रु0 15.83 के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे हैं। तथापि, अनुबंध 8 में जेएनपीटी द्वारा प्रेषित गणनाओं में, बिजली की इकाई लागत रु0 11.83 सुविचारित की गई है। जेएनपीटी स्थिति स्पष्ट करें।	हालांकि पत्तन को बिजली बोर्ड से उच्चतर दर पर भुगतान करना होता है, परन्तु यहां पर सुविचारित प्रति इकाई बिजली प्रभार औद्योगिक ग्राहकों पर लागू वर्तमान एमएसईबी मानकों के अनुसार मानक स्तर पर है।
(झ).	बिन्दु 4(ii)(घ)(ii) पर प्रश्न के संबंध में, गणनाओं के साथ "अन्य" के लिए बिजली उपभोग 61680 इकाईयों पर विचार करने के लिए आधार का औचित्य बताएं और दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित करें, जेएनपीटी ने बताया है कि उक्त बिजली उपभोग प्रशासनिक भवन, यार्ड लाइटिंग्स, भंडारगृह लाइटिंग्स और रीफर तथा इलैक्ट्रॉनिक धर्मकांटे से इतर सभी बिजली उपभोग के लिए हैं। अपनी गणनाओं के समर्थन में जेएनपीटी द्वारा प्रेषित बिल 84257 इकाईयों का मासिक बिजली उपभोग दर्शाता है। यह स्पष्ट नहीं है रीफरों तथा धर्मकांटे की बिजली अपेक्षा को छोड़कर कैसे 84257 इकाईयों का उक्त बिजली उपभोग उपर्युक्त प्रयोजनों के लिए 61680 इकाईयों के मासिक बिजली उपभोग में परिवर्तित किया जा सकता है। जेएनपीटी जरूरी गणनाओं के साथ स्थिति स्पष्ट करें और औचित्य दें।	जेएनपीटी का एक महीने का औसतन बिजली बिल औसतन रु0 120,000 है। जब इसे इकाई लागत अर्थात् 11.83 द्वारा विभाजित किया जाता है, यह सीएफएस का मासिक उपभोग देता है। इस तथ्य के आधार पर कि 150 रीफर टीईयू 24 घंटे एक माह के लिए प्लग किए गए हैं टीईयू का प्रति घंटा उपभोग 3.6 केडब्ल्यू है, रीफर का मासिक बिजली उपभोग परिगणित किया जा सकता है। सीएफएस की अन्य सुविधाओं के लिए मासिक उपभोग प्राप्त करने के लिए कुल उपभोग से यह रीफर उपभोग घटाया गया है। अन्य सुविधाओं के लिए मासिक उपभोग यातायात से भिन्न नहीं होगा।
(ण).	बिन्दु 4(iii)(क)(झ) पर प्रश्न के जवाब में जेएनपीटी द्वारा प्रेषित दस्तावेज के संबंध में, उक्त दस्तावेज न तो 15 फेरे प्रति घंटा और न ही रीच स्टेकरों के मामले में 20 लिटर प्रति घंटा के ईंधन उपभोग पर विचार किए जाने का औचित्य नहीं बताता है। जेएनपीटी इस संबंध में जेएनपीटी द्वारा सुविचारित पैरामीटरों का समर्थन करने के लिए जरूरी गणनाएं भेजें।	प्रति घंटा फेरों के लिए, जेएनपीटी ने लिण्डे और कलमार के रीच स्टेकर की तकनीकी विशिष्टताओं और पब्लिक डोमेन में उपलब्ध सूचना का भी उल्लेख किया है। जवाबों के हमारे पूर्ववर्ती सैट में अनुबंध-7 गलत तरीके से उल्लिखित किया गया था।  जहां तक ईंधन उपभोग का संबंध है, इसे उपस्कर उत्पादकों के साथ दूरभाष चर्चाओं के आधार पर लिया गया है। 16 जून 2010 को पारित आदेश मामला सं. टीएएमपी/47/2007-एनएमपीटी में भी प्रत्येक स्टेकर के लिए 18 लिटर प्रति घंटा ईंधन उपभोग पर विचार करता है।
(त).	बिन्दु 4(iii)(ज)(झ) पर प्रश्न के जवाब में जेएनपीटी द्वारा प्रेषित दस्तावेज के संबंध में, उक्त दस्तावेज में खाली कंटेनर प्रहस्तक के मामले में 12 लिटर प्रति घंटा के ईंधन उपभोग और 15 फेरे प्रति घंटा पर विचार करने का औचित्य नहीं दिया गया है। जेएनपीटी इस संबंध में जेएनपीटी द्वारा सुविचारित पैरामीटरों का समर्थन करने के लिए जरूरी गणनाएं भेजें।	खाली कंटेनर इसी तरह के लदे हुए कंटेनरों में स्टेक किए गए हैं, इसलिए सुविचारित प्रति घंटा फेरे रीच स्टेकर के अनुसार हैं। ईंधन उपभोग रीचस्टेकरों के लिए कलमार के तकनीकी सूचना मैनुअल पर आधारित है। ये ब्योरे टीएएमपी के प्रश्नों के पूर्ववर्ती सैट में भेजे गए हैं (अनुबंध-11 के पृष्ठ 6 पर 3री तालिका)। यह उद्योग में प्रचलित कुशलता पैरामीटरों के अनुसार है।
(थ).	बिन्दु 4(ix) पर प्रश्न के जवाब के संबंध में, जेएनपीटी स्पष्ट करें कि वह दर जिसपर विभिन्न उपस्कर किराये पर लिए गए हैं प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया पर आधारित हैं।	ये दरें विभिन्न सेवा प्रदाताओं से प्राप्त की गई निम्नतम कोटेशन पर आधारित हैं।
(द).	जेएनपीटी पुष्टि करें कि क्या मूल्यहास 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रावधानों के अनुसार परिपरिकलित किया गया है।	प्रस्ताव में, मूल्यहास टीएएमपी के 2005 के दिशानिर्देशों के अनुसार परिपरिकलित किया गया है। कम्पनी अधिनियम, 1956 के अनुसार स्ट्रेट लाइन पद्धति के अधीन मूल्यहास स्वीकृत किया जाएगा।

(v).	पूँजी लागत:																			
(क).	सिविल लागतों और उपस्कर लागतों को शामिल कर पूँजी लागत के निर्धारण में, जेएनपीटी ने 31 मार्च 2011 को अपने बही लेखों के अनुसार सिविल परिसंपत्तियों के निवल मूल्य पर विचार किया दिखाई देता है और उपस्कर का मूल्य उस लागत के आधार पर सुविचारित किया गया है जो प्रोद्भूत किया जाएगा यदि उक्त उपस्कर अब खरीद किए जाने थे। पूँजी लागत के दो घटक निर्धारित करने के लिए दो विभिन्न दृष्टिकोणों पर विचार करने के लिए अस्थिर है। जेएनपीटी उपस्कर की लागत निर्धारित करने के लिए खरीद लागत पर विचार करने का औचित्य बताए, जब 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में प्रतिलाभ स्वीकार करने के प्रयोजन के लिए परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड पर विचार करना विनिर्दिष्ट किया गया है।	इस प्रस्ताव में लागत तथा क्षमता गणनाएं "मानक" आधार पर की गई हैं। हालांकि 2008 दिशानिर्देश कंटेनर टर्मिनलों के लिए पूँजी लागतों की गणना पर मार्गदर्शन प्रदान करते हैं, सीएफएस के लिए कोई विशिष्ट मार्गदर्शन उपलब्ध नहीं है। पूँजी लागतों का अनुमान लगाने के प्रयोजन के लिए, परिसंपत्तियों को दो प्रकारों - चल और अचल में विभाजित किया गया है। जहां तक अचल परिसंपत्तियों का संबंध है, चूंकि ये परिसंपत्तियां स्थाई प्रकृति की हैं और लागतें बिना इस ओर ध्यान दिए समान होंगी कि कोई सुविधा का प्रचालन करता है, उसके लेखापरीक्षित बही मूल्य पर विचार किया गया है। दूसरी तरफ, चूंकि अचल परिसंपत्तियां स्थाई प्रकृति की नहीं हैं और लागतें प्रचालक दर प्रचालक से भिन्न होंगी, उनका वर्तमान बाजार मूल्य (बाजार कोटेशनों के आधार पर) विचार किया गया है।																		
(ख).	अनुबंध 6 में जेएनपीटी द्वारा प्रेषित गणनाओं से, यह देखा गया है कि हालांकि केवल 75 टन क्रेन, 35 टन क्रेन और 15 टन क्रेन ही लेखा में लिया गया है, प्रत्येक प्रकार के उक्त उपस्कर का उपयोगिता कारक बहुत कम है अर्थात् केवल क्रमशः 13 प्रतिशत, 11 प्रतिशत और 4 प्रतिशत है। इसी तरह, जैसा जेएनपीटी की गणनाओं में दर्शाया गया है, 10 टन फोर्कलिफ्ट की 1 सं. और 3 टन फोर्कलिफ्ट की 7 सं. भी केवल लगभग क्रमशः 9 प्रतिशत और 34 प्रतिशत है। यह दिया गया है कि प्रत्येक मामले में उपर्युक्त उपस्कर का उपयोग बहुत कम है, जेएनपीटी उपस्कर के उपर्युक्त बेड़े की अपेक्षा की समीक्षा करे और इस प्रकार से उपस्कर के उपयोग का प्रस्ताव करे कि जेएनपीटी उपस्कर की अधिकतम उपयोगिता के आधार पर सर्वोत्तम क्षमता अर्जित करता है।	<p>यह सही बताया गया है कि क्रेनों की उपयोगिता दर सर्वोत्तम स्तर पर नहीं पहुंच रही है। तथापि, समय-समय पर ये उपस्कर ओडीसी तथा ओटी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए अपेक्षित होते हैं क्योंकि वे विभिन्न आकृतियों और प्रकारों में आते हैं। इसलिए, कम उपयोग के कारण और इस तथ्य के कारण कि क्रेनों की वर्षभर आवश्यकता नहीं होती है, यह अनुशंसा की गई थी कि जब कभी आवश्यकता होगी तब खरीद किए जाने की बजाय वे किराये पर लिए जाएंगे। ऐसे परिदृश्य में, उनकी उपयोगिता दरें (जो वार्षिक प्रचालनों पर आधारित हैं) अप्रासंगिक हो जाएंगी।</p> <p>दूसरी तरफ, यहां तक कि फोर्कलिफ्ट के लिए 10 टन और 3 टन का उपयोग कम है, यह अनुशंसा की गई है कि उनकी खरीद की जाती है क्योंकि उनकी लगातार उपलब्धता अवरोध रहित और कुशल भंडारगृह प्रचालन सुनिश्चित करेगी। एक 3 टन फोर्कलिफ्ट बहुउद्देशीय भंडारगृहों की सेवा नहीं कर सकती क्योंकि इसे भंडारगृहों के बीच चलाए रखना बहुत मुश्किल है। हालांकि औसत उपयोग 10 टन और 3 टन फोर्कलिफ्ट के लिए लगभग क्रमशः 9 प्रतिशत और 34 प्रतिशत है, प्रत्येक भंडारगृह में फोर्कलिफ्टों के उपयोग के विभिन्न स्तर होते हैं, जो नीचे दिए गए हैं:-</p> <table><tr><th>उपस्कर</th><th>उपयोगिता दर</th></tr><tr><td>फोर्कलिफ्ट 10 टन (सभी प्रचालनों के लिए संयुक्त उपयोग)</td><td>8.70%</td></tr><tr><td>फोर्कलिफ्ट 3 टन</td><td></td></tr><tr><td>(क). बंधित भंडारगृह</td><td>15.20%</td></tr><tr><td>(ख). आयात (एफसीएल+एलसीएल)</td><td>16.10%</td></tr><tr><td>(ग). निर्यात</td><td>15.00%</td></tr><tr><td>(घ). निर्यात - जोखिमपूर्ण</td><td>12.30%</td></tr><tr><td>(ङ). प्रत्यक्ष खाली करना</td><td>52.60%</td></tr><tr><td>(च). प्रत्यक्ष भरण</td><td>58.70%</td></tr></table>	उपस्कर	उपयोगिता दर	फोर्कलिफ्ट 10 टन (सभी प्रचालनों के लिए संयुक्त उपयोग)	8.70%	फोर्कलिफ्ट 3 टन		(क). बंधित भंडारगृह	15.20%	(ख). आयात (एफसीएल+एलसीएल)	16.10%	(ग). निर्यात	15.00%	(घ). निर्यात - जोखिमपूर्ण	12.30%	(ङ). प्रत्यक्ष खाली करना	52.60%	(च). प्रत्यक्ष भरण	58.70%
उपस्कर	उपयोगिता दर																			
फोर्कलिफ्ट 10 टन (सभी प्रचालनों के लिए संयुक्त उपयोग)	8.70%																			
फोर्कलिफ्ट 3 टन																				
(क). बंधित भंडारगृह	15.20%																			
(ख). आयात (एफसीएल+एलसीएल)	16.10%																			
(ग). निर्यात	15.00%																			
(घ). निर्यात - जोखिमपूर्ण	12.30%																			
(ङ). प्रत्यक्ष खाली करना	52.60%																			
(च). प्रत्यक्ष भरण	58.70%																			
(ग).	बिन्दु 6(i)(ख) पर प्रश्न का जवाब देते समय, जेएनपीटी ने वर्ष 2010-11 के लिए सिविल परिसंपत्तियों के मामले में परिसंपत्ति रजिस्टर का सार भेजा है। इस संबंध में, जेएनपीटी निम्नलिखित प्रेषित करे:-																			
	(i). सिविल परिसंपत्तियों के मामले में परिसंपत्ति रजिस्टर का सार वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए	सिविल परिसंपत्तियों के मामले में परिसंपत्ति रजिस्टर के ब्यारे भेजे गए हैं।																		

	भी भेजे।	
	<p>(ii). जेएनपीटी द्वारा प्रेषित परिसंपत्ति रजिस्टर का सार निम्नलिखित दर्शाता है:-</p> <p>(i). वर्ष 1996 में सीएफएस पर अतिरिक्त शौड और पेविंग का निर्माण (क्र.सं. III(ख)1).</p> <p>(ii). सीएफएस में अतिरिक्त कंटेनर यार्ड (क्र.सं. IV(क)10)</p> <p>(iii). अतिरिक्त बफर यार्ड का निर्माण (क्र.सं. IV(क)21).</p> <p>जेएनपीटी पुष्टि करे कि क्या उक्त सुविधाएं सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित करते समय सुविचारित की गई हैं।</p>	ये सुविधाएं सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित करने के लिए सुविचारित की गई हैं।
(घ).	जेएनपीटी सीएफएस सुविधा के मामले में वर्ष 2012-13 के लिए उपस्कर लागतों के मामले में परिसंपत्ति रजिस्टर (सिविल परिसंपत्तियों के मामले में यथा प्रेषित) का सार भेजे। प्रत्येक प्रकार के उपस्कर की संख्या भी दर्शाएं।	जेएनपीटी के पास सीएफएस/बीवाई सुविधा के मामले में अपना कोई उपस्कर नहीं है। इसलिए, परिसंपत्ति रजिस्टर सार भेजने का प्रश्न ही नहीं उठता है।
(ङ).	पूजी लागतों के निर्धारण में, जेएनपीटी ने यार्ड नवीकरण और कार्यालय के पुनर्निर्माण की लागतों रु0 1214.27 लाख पर विचार किया है। जैसाकि पत्तन द्वारा प्रेषित सीए प्रमाणपत्र से देखा गया है, यह राशि 30 नवम्बर 2011 को लिखित मूल्य का प्रतिनिधित्व करती है। इस संबंध में, जेएनपीटी 31 मार्च 2013 को लिखित मूल्य प्रमाणित करते हुए सनदी लेखाकार से प्रमाणपत्र प्रेषित करे।	जेएनपीटी ने सनदी लेखाकार से एक प्रमाणपत्र भेजा है, जिसमें सनदी लेखाकार ने प्रमाणित किया है कि कम्पनी अधिनियम के अनुसार मूल्यहास वसूल करने के बाद 31 मार्च 2013 को यार्ड नवीकरण लेखा रु0 100,534,229/- था।
(vi).	दरमान:	
	अनुबंध 4 में, जेएनपीटी ने विभिन्न सेवाओं के मामले में प्रति टीईयू दर निर्धारित की है। तथापि, पत्तन द्वारा प्रेषित प्रस्तावित मसौदा दरमान में प्रस्तावित दरों के साथ अनुबंध 4 में विपथित प्रति टीईयू दरों के साथ कोई अंतर्संबंध स्थापित नहीं किया जा सकता। इसलिए, जेएनपीटी यह दर्शाने के लिए गणनाएं भेजे कि कैसे अनुबंध 4 में विपथित प्रति टीईयू दर प्रस्तावित मसौदा दरमान में प्रत्येक प्रस्तावित प्रहस्तन दरों, भंडारण प्रभारों और विविध प्रभारों पर पहुंचने के लिए परिवर्तित की गई है।	जेएनपीटी ने 'प्रशुल्क गणनाएं' शीर्षक वाली अतिरिक्त वर्कशीट की साफ्ट कॉपी भेजी है और बताया है कि आंकड़े पूर्णांकित होने की वजह से पूरी तरह से मेल नहीं खाएंगे।

15. जेएनपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 31 मई 2013 द्वारा प्रेषित किए गए जवाबों की संवीक्षा पर, यह देखा गया था कि उनके जवाब में कुछ अन्तर हैं। इस संबंध में, जेएनपीटी से अनुस्मारक दिनांक 16 जुलाई 2013 द्वारा अनुसरित हमारे पत्र दिनांक 26 जून 2013 द्वारा कुछ सूचना भेजने का अनुरोध किया गया था। जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 16 जुलाई 2013 द्वारा हमारे प्रश्नों का प्रत्युत्तर दिया था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और जेएनपीटी के प्रत्युत्तर को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	जेएनपीटी का प्रत्युत्तर																																
(i).	इसके जवाब दिनांक 31 मई 2013 के पैरा (iii)( घ) में प्रश्न के जवाब के संदर्भ में, यदि इसके सीएफएस में तैनात किए गए उपस्कर के मामले में परिसंपत्ति रजिस्टर जेएनपीटी के पास उपलब्ध नहीं है तो जेएनपीटी 31 मार्च 2013 को ऐसे तैनात किए गए प्रत्येक उपस्कर की वास्तविक संख्या के साथ सुविधा पर तैनात किए गए भारतोलन मानों सहित प्रत्येक उपस्कर का लिखित मूल्य निर्धारित करें और स्थिति के बारे में हमें बताएं।	जेएनपीटी ने 31.3.2013 के अनुसार उपस्करों का लिखित मूल्य भेजा है, जोकि निम्नवत है:- <table><tr><th>क्र. सं.</th><th>उपस्कर का प्रकार</th><th>सं.</th><th>31.3.2013 के अनुसार लिखित मूल्य</th></tr><tr><td>1</td><td>ट्रैक्टर ट्रेलर</td><td>133</td><td>55139095</td></tr><tr><td>2</td><td>रीच स्टेकर्स</td><td>10</td><td>106779338</td></tr><tr><td>3</td><td>3 टन फोर्क लिफ्ट</td><td>12</td><td>6865557</td></tr><tr><td>4</td><td>10 टन फोर्क लिफ्ट</td><td>1</td><td>1303247</td></tr><tr><td>5</td><td>भारतोलन मान</td><td>7</td><td>96147</td></tr><tr><td>6</td><td>अन्य (ट्रॉली, रैम्प/बास्केट)</td><td></td><td>1136587</td></tr><tr><td></td><td>जोड़</td><td></td><td>171319971</td></tr></table>	क्र. सं.	उपस्कर का प्रकार	सं.	31.3.2013 के अनुसार लिखित मूल्य	1	ट्रैक्टर ट्रेलर	133	55139095	2	रीच स्टेकर्स	10	106779338	3	3 टन फोर्क लिफ्ट	12	6865557	4	10 टन फोर्क लिफ्ट	1	1303247	5	भारतोलन मान	7	96147	6	अन्य (ट्रॉली, रैम्प/बास्केट)		1136587		जोड़		171319971
क्र. सं.	उपस्कर का प्रकार	सं.	31.3.2013 के अनुसार लिखित मूल्य																															
1	ट्रैक्टर ट्रेलर	133	55139095																															
2	रीच स्टेकर्स	10	106779338																															
3	3 टन फोर्क लिफ्ट	12	6865557																															
4	10 टन फोर्क लिफ्ट	1	1303247																															
5	भारतोलन मान	7	96147																															
6	अन्य (ट्रॉली, रैम्प/बास्केट)		1136587																															
	जोड़		171319971																															
(ii).	अपने जवाब दिनांक 31 मई 2013 के पैरा (iv) में प्रश्न के जवाब के संदर्भ में, हालांकि जेएनपीटी ने दोबारा 'प्रशुल्क गणना' शीर्षक वाली अतिरिक्त वर्कशीट भेजी है, पत्तन द्वारा प्रेषित प्रस्तावित मसौदा दरमान में प्रस्तावित विभिन्न दरों के साथ उक्त वर्कशीट में विपथित प्रति टीईयू दरों के साथ अंतर्संबंध स्थापित नहीं किया जा सकता। जेएनपीटी यह दर्शाने के लिए गणनाएं भेजे कि कैसे वर्कशीट में विपथित दर प्रति टीईयू प्रस्तावित मसौदा दरमान में प्रस्तावित प्रहस्तन दरों, भंडारण प्रभारों और विविध प्रभारों पर पहुंचने के लिए परिवर्तित की गई हैं।	जेएनपीटी ने जरूरी संशोधन किए थे और एक्सेल वर्कशीट तथा प्रशुल्क प्रपत्रों को अद्यतन किया था। परन्तु "प्रस्तावित दरमान" में स्वतः शोधन नहीं किया गया था, क्योंकि यह वर्ड डाक्यूमेंट है। इसके परिणामस्वरूप "प्रशुल्क गणनाएं" वर्कशीट और मसौदा दरमान में दिखाई देने वाली दरों के बीच मामूली अन्तर आए हैं। (जेएनपीटी ने अब मसौदा दरमान भेजा है और एक्सेल वर्कशीट "प्रशुल्क गणनाएं" में सैलों की विशिष्ट संदर्भ संख्या का भी उल्लेख किया है जहां दरों की गणना की गई है। जेएनपीटी ने सम्पूर्ण एक्सेल वर्कशीट भी दोबारा भेजी है।)																																

16.1. प्रस्तावित दरमान में निर्धारित सभी समेकित दरों का लागत ब्रेकअप भेजने और सीएफएस से खाली कंटेनर यार्ड तक खाली कंटेनरों के परिवहन से संबंधित उप-गतिविधि का लागत ब्रेकअप भेजने के लिए, जो रु0 4192/- प्रति टीईयू की प्रस्तावित समेकित दर का हिस्सा है, जेएनपीटी को हमारे द्वारा किए गए अनुरोध के संबंध में, जेएनपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 01 अगस्त 2013 द्वारा निम्नलिखित प्रत्युत्तर दिए हैं:-

(i). सीएफएस खाली करना में 3 गतिविधियां शामिल हैं:

- (क). लिफ्ट ऑन/ऑफ
- (ख). पत्तन से सीएफएस तक परिवहन
- (ग). सीएफएस में खाली करना

(ii). अनुबंध 4 में यथा निर्दिष्ट लागत आबंटन (जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 16 जुलाई 2013 के कवर के अंतर्गत इसके द्वारा पहले प्रेषित गणनाओं के अनुबंध 4 का उल्लेख किया है) को सेवा-वार बनाया गया है ना कि गतिविधि-वार। इसलिए, इसे आगे प्रत्येक गतिविधि में बांटे जाने से सही परिणाम नहीं मिलेगा।

उदाहरणार्थ, ट्रैक्टर ट्रॉली कंटेनरों के परिवहन के लिए उपयोग की जाती है और लिफ्ट ऑन/ऑफ तथा खाली करने के दौरान भी अधिग्रहीत की जाती है - इसलिए टीटी लागत को सभी इन 3 गतिविधियों में बांटना होगा। यह संभव नहीं है कि सही प्रकार से सही अनुपात का निर्धारण किया जा सके जिसमें ट्रेलर इन 3 गतिविधियों के लिए उपयोग किए जाएंगे।

(iii). इसलिए, ऐसी सूचना के अभाव में, रु0 4192 की समेकित दर को मौजूदा दरमान में दरों के अनुपात में प्रत्येक गतिविधि में बांटा गया है।

16.2. चूंकि जेएनपीटी द्वारा प्रेषित जवाब में हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों को संबोधित नहीं किया गया था, इसलिए जेएनपीटी से लागत ब्रेकअप और सीएफएस से खाली कंटेनर यार्ड तक खाली कंटेनरों के परिवहन के लिए प्रशुल्क भेजने के लिए दोबारा

अनुरोध किया गया था। इस संबंध में, जेएनपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 01 अगस्त 2013 द्वारा बताया था कि ₹0 2050/- के 'खाली करना' तत्व में कंटेनर यार्ड परिसर तक खाली कंटेनर बोना भी शामिल है। स्कैनिंग प्रभारों के संबंध में, ये अलग-अलग (₹0 4192/- से ऊपर) वसूल किए जाते हैं जैसा अध्याय V, क्र.सं. 5.6 में ₹0 1411 प्रति टीईयू की दर से उल्लिखित किया गया है। (स्कैनिंग प्रभारों के संबंध में जेएनपीटी से कोई सूचना नहीं मांगी गई थी।)

17. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग-से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

18. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i). महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के खंड 48 के साथ पठित खंड 42(4) इस प्राधिकरण से यह अपेक्षा करता है कि महापत्तन न्यास अधिनियम के खंड 42(3) के अधीन प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा उपलब्ध करवाई गई चिह्नित सेवाओं के मामले में दरें अधिसूचित करें। ऐसे मामलों में जहां खंड 42(3) के अधीन करार प्राधिकृत करना बीओटी रियायत करार के रास्ते से इतर है, मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 7.2 इस प्राधिकरण से अपेक्षा करता है कि वैयक्तिक सेवा प्रदाता का संदर्भ दिए बिना संबद्ध पत्तनों पर समान रूप से लागू की जाने वाली ऐसी सेवाओं के लिए अधिकतम दरें निर्धारित करें।

प्रारंभ में, मै0 स्पीडी मल्टीमोड्स लिमिटेड (एसएमएल) को 1 जनवरी 2006 से अपने कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस) के प्रचालन और प्रबंधन के लिए रियायत देते समय फरवरी 2006 में जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास द्वारा बताई गई स्थिति के आधार पर, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के खंड 42(3) के अधीन केंद्रीय सरकार के अनुमोदन से, इस प्राधिकरण ने एसएमएल द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव के आधार पर, एसएमएल के लिए प्रशुल्क अनुमोदित करते समय एक आदेश दिनांक 28 जून 2007 पारित किया था। उसके बाद, इस टिप्पणी की वास्तविक स्थिति में प्रतिवेदित कारणों से, जेएनपीटी ने स्पष्ट किया है कि एसएमएल को दिए गए लाइसेंस की प्रकृति न तो बीओटी है और न ही बीओओटी और, कि प्रशुल्क संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7.2 में यथा दिए गए जेएनपीटी द्वारा दाखिल किए जाने वाले प्रस्ताव के आधार पर निर्धारित किया जाना है।

2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7.2 के अनुसार, ऐसे मामलों में जहां खंड 42(3) के अधीन करार प्राधिकृत करना बीओटी रियायत करार के रास्ते से इतर है, मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 7.2 इस प्राधिकरण से अपेक्षा करता है कि वैयक्तिक सेवा प्रदाता का संदर्भ दिए बिना संबद्ध पत्तनों पर समान रूप से लागू की जाने वाली ऐसी सेवाओं के लिए अधिकतम दरें निर्धारित की जाएंगी। इस प्रयोजन के लिए, इन प्रभारों को विनियमित करने के लिए प्रस्ताव संबद्ध महापत्तन न्यास द्वारा लाया जाना चाहिए और ऐसे निर्धारित किए प्रशुल्क में में बदलाव नहीं होगा भले ही पत्तन स्वयं यह सेवा प्रदान करता हो अथवा सेवाएं प्रदान करने के लिए निजी प्रचालक को अनुमति दी हो। इस प्रकार, यह मामला मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7.2 में शामिल विनिर्दिष्ट का अनुसरण करते हुए सीएफएस सुविधा के लिए अधिकतम दरों के निर्धारण के लिए लिया गया है।

- (ii). जैसाकि पहले बताया गया है, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 30 दिसम्बर 2009 द्वारा, जेएनपीटी को अपने सीएफएस पर विभिन्न सेवाएं उपलब्ध करवाने की लागत के स्वतंत्र निर्धारण के साथ सुविश्लेषित प्रस्ताव तैयार करें और जेएनपीटी में सीएफएस/बफर यार्ड सेवाओं के लिए अधिकतम दरें निर्धारित करने के लिए इस प्राधिकरण को अग्रणी करें। जेएनपीटी को अन्य सीएफएस में प्रोद्भूत लेजिटिमेट व्ययों के संदर्भ में जेएनपीटी सीएफएस पर प्रोद्भूत विभिन्न प्रचालन लागतों तथा पूंजी लागतों से संबंधित विश्लेषण करने की सलाह भी दी गई थी।

तदनुसार, जनवरी 2011 में जेएनपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा पर, यह पाया गया था कि जेएनपीटी ने नहीं बताया था कि क्या प्रस्ताव का आधार तैयार करने वाले विभिन्न भौतिक और लागत पैरामीटर अन्य सीएफएस में प्रोद्भूत लेजिटिमेट व्ययों के संदर्भ में जांच की गई है। इसलिए, जेएनपीटी से यह अनुरोध किया गया था कि इस प्राधिकरण द्वारा अपने आदेश दिनांक 30 दिसम्बर 2009 द्वारा दिए गए निदेशों का अनुपालन और विश्लेषण से यह स्थापित करें कि पत्तन ने अन्य सीएफएस में प्रोद्भूत लेजिटिमेट व्ययों के संदर्भ में अपने सीएफएस पर प्रोद्भूत प्रचालन तथा पूंजी लागत की उपयुक्तता की जांच करते हुए अपने सीएफएस में विभिन्न सेवाएं उपलब्ध करवाने की लागत का स्वतंत्र निर्धारण किया है और अपने प्रस्ताव में अपने द्वारा प्रेषित वास्तविक आंकड़ों और अनुमानों की समीक्षा की है।

इस संबंध में, जेएनपीटी के साथ लागत सूचना बांटने के लिए अन्य सीएफएस के पार्ट पर रेल्यूकटेंस की वजह से अन्य सीएफएस पर प्रोद्भूत लेजिटिमेट व्ययों के संदर्भ में विभिन्न प्रचालन तथा पूंजी लागत की उपयुक्तता जाने के संबंध में इस प्राधिकरण के आदेश दिनांक 30 दिसम्बर 2009 में प्रदत्त सलाह का अनुपालन करने के लिए जेएनपीटी ने अपनी अयोग्यता व्यक्त की है। इसके अलावा, अपने प्रस्ताव के निरूपण में पत्तन द्वारा अंगीकृत कार्यपद्धति पूरी तरह से इस प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त सलाह के अनुसार नहीं थी।

जेएनपीटी द्वारा निर्णीत उपस्कर की संख्या उपस्कर की अपेक्षा के अपने स्वयं के निर्धारण पर आधारित अनुमानित यातायात के संदर्भ में थी; और, प्रचालक लागत की कुछ मदें जैसे बिजली, पानी की लागत, उपरिव्यय आदि मौजूदा प्रचालक द्वारा दिए गए संकेत पर आधारित थीं। जेएनपीटी ने कुछ मदों के मामले में प्रचालन लागत का स्वतंत्र निर्धारण नहीं किया था और जेएनपीटी ने अन्य सीएफएस पर प्रोद्भूत लेजिटिमेट व्ययों के संदर्भ में विभिन्न प्रचालन तथा पूंजी लागत की उपयुक्तता की जांच करने के संबंध में इस प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त सलाह का अनुपालन नहीं था और कुछ मदों के मामले में प्रचालन लागत का स्वतंत्र निर्धारण नहीं किया था। यह दोहराया जाए कि इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 30 दिसम्बर 2009 में 'प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005' के खंड 7.2 के अनुसार जेएनपीटी सीएफएस/बफर यार्ड द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण मामले पर विचार करने का निर्णय लिया था, जो पत्तन के प्रस्ताव के आधार पर वैयक्तिक सेवा प्रदाता के संदर्भ के बिना सामान्य प्रशुल्क के निर्धारण के लिए था। परिस्थितियों में, कुछ महापत्तन न्यासों जैसे पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी), न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी), वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) और विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (एनएमपीटी), वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) और विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) में निजी प्रचालकों द्वारा हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के प्रचालन के लिए 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7.2 के अधीन सामान्य अधिकतम प्रशुल्क के निर्धारण में इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, जेएनपीटी से सुविधा की मानक क्षमता के आधार पर और कुछ प्रचालन लागत/पूंजी लागत मदों के मामले में जेएनपीटी द्वारा अंगीकृत कार्यपद्धति के संदर्भ में पत्र में किए गए अन्य पर्यवेक्षणों के आलोक में अपने प्रस्ताव की समीक्षा करने और संशोधित प्रस्ताव दाखिल करने का अनुरोध किया गया था।

इसके अलावा, और जैसाकि पहले बताया गया है, दिशानिर्देशों का खंड 7.2 अपेक्षा करता है कि वैयक्तिक प्रचालक के संदर्भ के बिना प्रशुल्क निर्धारित किया जाए। दिशानिर्देश उसी पत्तन में विभिन्न सेवा प्रदाताओं का समानान्तर प्रचालन, समान सेवाएं ऑफर करना प्रकल्पित करते हैं और, इसलिए, किसी वैयक्तिक सेवा प्रदाता के संदर्भ के बिना सेवाओं के लिए सामान्य प्रशुल्क निर्धारित किए जाने की अपेक्षा है। जेएनपीटी के मामले में, मौजूदा प्रचालक से इतर कोई भी सीएफएस प्रचालक जेएनपीटी द्वारा प्रदत्त लाइसेंस के अधीन सीएफएस सेवाएं उपलब्ध नहीं करवा रहा है। इसलिए, अन्य सीएफएस पर प्रोद्भूत लेजिटिमेट व्ययों के संदर्भ में जेएनपीटी सीएफएस में प्रोद्भूत विभिन्न प्रचालन लागतों और पूंजी लागतों से संबंधित विश्लेषण के साथ इसके सीएफएस में विभिन्न सेवाएं उपलब्ध करवाने की लागत के स्वतंत्र निर्धारण के साथ सुविश्लेषित प्रस्ताव तैयार करने के लिए जेएनपीटी को इस संदर्भ में इस प्राधिकरण द्वारा सलाह दी गई थी जिसका पत्तन द्वारा अनुपालन नहीं किया जा सका था।

उपयुक्त परिस्थितियों में, जेएनपीटी को पूर्ववर्ती अनुच्छेद में स्पष्ट किए गए कारणों से मानक लागतों और सुविधा की मानक क्षमता के आधार पर अपना प्रस्ताव तैयार करने का सुझाव दिया गया था।

(iii). जेएनपीटी ने किसी वैयक्तिक सेवा प्रदाता के संदर्भ के बिना अपने सीएफएस/बफर यार्ड में प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रशुल्क की समीक्षा हेतु अगस्त 2012 में एक प्रस्ताव जमा किया था। तत्पश्चात, जुलाई 2013 में, जेएनपीटी ने प्रश्न उठाने के समय हमारे द्वारा पहले यथा उल्लिखित कुछ मामूली त्रुटियों को शोधित किया था। इस मामले की कार्यवाही के दौरान जेएनपीटी द्वारा प्रेषित अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण के साथ जेएनपीटी का यह प्रस्ताव इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है। संयोगवश, जेएनपीटी ने बताया है कि उसका प्रस्ताव मानक दृष्टिकोण का अनुपालन करता है लागत जमा पद्धति का नहीं। इस संबंध में, इसने बताया है कि जेएनपीटी द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव भी मार्च 2005 के दिशानिर्देशों में यथा विनिर्दिष्ट लागत जमा पद्धति का अनुसरण करता है क्योंकि वार्षिक राजस्व अपेक्षा में नियोजित पूंजी पर प्रचालन लागत जमा प्रतिलाभ शामिल है। अन्तर केवल इस वजह से है कि लेखा में लिया गया प्रस्ताव मानक आधारित लागतें हैं और वास्तविक लागतें हैं।

(iv). जेएनपीटी का मत है कि इसके अनुमोदित शक्तियों का सौंपना के अनुसार, बोर्ड अनुमोदन सीएफएस संबंधित प्रशुल्क के प्रस्ताव के लिए आवश्यक नहीं है। जेएनपीटी ने यह भी बताया है कि बोर्ड का अनुमोदन विशेष रूप से प्राप्त नहीं किया गया है क्योंकि संदर्भित प्रस्ताव इस प्राधिकरण के विशिष्ट आदेश के अनुपालन में

है। इस संबंध में, यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 3.1.4 जो पत्तन न्यास से अपेक्षा करता है कि पत्तन के न्यासी मंडल के अनुमोदन से इस प्राधिकरण को अपना प्रस्ताव भेजे, किसी भी पत्तन को पत्तन न्यास के बोर्ड से अनुमोदन प्राप्त करने से छूट प्राप्त नहीं है। प्रासंगिक प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा दिए गए निर्देश के अनुपालन में जेएनपीटी किए गए विनिर्दिष्टों का अनुपालन करते हुए सुविश्लेषित प्रस्ताव जमा करें, पत्तन को अपने बोर्ड का अनुमोदन प्राप्त करने से नहीं रोकता है। किसी भी मामले में, खंड 3.1.4 इस प्राधिकरण को इसके बोर्ड के अनुमोदन के बिना पत्तन द्वारा जमा किए गए प्रस्ताव पर विचार करने से नहीं रोकता है।

- (v). संदर्भित मामले की कार्यवाहियों के दौरान, बम्बई कस्टम हाऊस एजेंट्स एसोसिएशन (बीसीएचए) ने इस बारे में मुद्दा उठाया था कि यह प्राधिकरण इस मामले में कोई कार्रवाई नहीं कर रहा है कि सीएफएस प्रचालक द्वारा उपयोक्ताओं से वसूली की जा रही थी और कि अधिक वसूल की गई राशि आयातकों/निर्यातकों को वापिस नहीं की गई थी, जब पहले बीसीएचए द्वारा इस प्राधिकरण की जानकारी में लाया गया था। इस संबंध में, यह स्पष्ट किया गया है कि उक्त अभ्यावेदन जेएनपीटी को इस अनुरोध के साथ अग्रप्रेषित किया गया था कि वह मामले की जांच करे और यह सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक कार्रवाई करे कि जेएनपीटी और निजी प्रचालक के बीच हुए लाइसेंस करार और महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के प्रावधानों का पूरी तरह अनुपालन किया गया है। जैसाकि जेएनपीटी द्वारा इस प्राधिकरण को सूचित किया गया है, पत्तन ने शिकायतों की जांच के लिए सनदी लेखाकार को कार्य सौंपा था। सनदी लेखाकार ने अपनी रिपोर्ट में बताया था कि प्रचालक ने इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित अधिकतम दरों की अपेक्षा उच्चतर दरों की वसूली की है और कि उक्त प्रचालक ने दूसरी एजेंसी को अनुमति दी थी कि वह इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरों की अपेक्षा उच्चतर दरों पर अपने परिसार से प्रचालन करे। जब इस संबंध में इस प्राधिकरण को संदर्भ भेजा गया था तो यह हमारे पत्र सं. टीएमपी/33/2012—जेएनपीटी दिनांक 03 जुलाई 2012 द्वारा जेएनपीटी को संप्रेषित किया गया था कि यह प्राधिकरण जेएनपीटी द्वारा शुरू की गई जांच के निष्कर्षों की मेरिट पर कोई विशिष्ट टिप्पणियां करने के लिए प्रवृत्त नहीं है। जेएनपीटी को यह भी संप्रेषित किया गया था कि वह अपने द्वारा शुरू की गई जांच के निष्कर्षों से अपने को संतुष्ट कर सकता है और अपने स्तर पर उपयुक्त कार्रवाई कर सकता है और सुनिश्चित करे कि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 और जेएनपीटी तथा प्रचालक के बीच हुए लाइसेंस करार के प्रावधानों का सख्ती से अनुपालन किया गया है। जेएनपीटी इस मामले पर कार्रवाई करने की प्रक्रिया में है जैसाकि 12 अप्रैल 2013 को उपयोक्ताओं के साथ जेएनपीटी द्वारा की गई बैठक के कार्यवृत्त से देखा गया है।

- (vi). प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 अपेक्षा करता है कि वास्तविक भौतिक तथा वित्तीय कार्यनिष्पादन की निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर समीक्षा की जाए और प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान प्रचालक द्वारा अतिरिक्त अधिशेष के 20 प्रतिशत, 50 प्रतिशत होने के वजह से वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में अनुमानों की भिन्नता के संदर्भ में प्रशुल्क वैधता अवधि प्रचालक के भविष्य प्रशुल्क में समायोजित की जाए। इस संबंध में, यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 वहां पर प्रासंगिक है जहां प्रशुल्क नियोजित पूंजी दृष्टिकोण पर लागत जमा प्रतिलाभ पर निर्धारित किया गया है। चूंकि 1999 में जेएनपीटी सीएफएस के लिए निर्धारित प्रशुल्क लागत अनुमानों पर आधारित नहीं है, इसलिए इस मामले में 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 को इनबोक करना सही नहीं पाया गया है।

- (vii). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.4.1 पत्तन प्रचालनों के प्रत्येक घटक की मानक लागत का पता लगाने की कोशिशें करने की वकालत करता है। जैसाकि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.4.1 में विनिर्दिष्ट किया गया है, पत्तन प्रचालनों के लिए प्रशुल्क आधारित मानक लागत का पता लगाने के लिए कोशिशें की गई हैं। एक राष्ट्रीय कार्य समूह भारत सरकार के पूर्व सचिव श्री एस. प्रभाकरन की अध्यक्षता में गठित किया गया था। इस समूह में ट्रेड, उपयोक्ताओं तथा निजी टर्मिनल प्रचालकों के प्रतिनिधियों को भी शामिल किया गया था। इस समूह ने जुलाई 2005 को जमा की गई अपनी रिपोर्ट में यह निष्कर्ष निकाला था कि एकसमान मानक न तो साध्य है और न ही व्यावहारिक। इसके अलावा, जैसाकि आईएनएसए द्वारा सही बताया गया है, सीएफएस प्रचालनों को कवर करने के लिए कोई विशिष्ट दिशानिर्देश उल्लिखित नहीं किए गए हैं।

उक्त प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7.2, जिसके अधीन प्रस्ताव पर विचार किया जा रहा है, में कोई विशेष प्रशुल्क निर्धारण कार्यपद्धति विनिर्दिष्ट नहीं की गई है परन्तु प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल किए जाने के प्रक्रियात्मक पहलुओं तथा प्रचालक को ध्यान में रखे बिना प्रशुल्क निर्धारित करने के बारे में बात की गई है। अन्य सीएफएस पर प्रोद्भूत लेजिटिमेट व्ययों के संदर्भ में विभिन्न प्रचालन लागतों और पूंजी लागतों का विश्लेषण करते हुए इसके सीएफएस में विभिन्न सेवाएं उपलब्ध करवाने की लागत के स्वतंत्र निर्धारण के लिए जेएनपीटी को इस प्राधिकरण के प्रशुल्क आदेश दिनांक 30 दिसम्बर 2009 द्वारा सलाह दी गई थी

जिसका जेएनपीटी के साथ लागत सूचना बांटने के लिए अन्य सीएफएस के हिस्से पर रेट्यूटेंस की दजह से पहले पत्तन द्वारा इसका पूरी तरह से अनुपालन नहीं किया जा सका था। इन परिस्थितियों में, जेएनपीटी ने सभी प्रचालन लागतों और सभी पूंजी लागतों का स्वतंत्र निर्धारण किया है। जेएनपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित, इसका प्रस्ताव स्वतंत्र तकनीकी अनुसंधान पर आधारित है और उद्योग में प्रचलित कुशलता पैरामीटरों, बाजार विश्लेषण के अनुसार है और वैयक्तिक सेवा प्रदाता को संदर्भ के बिना तैयार किया गया भी बताया गया है। चूंकि 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन सीएफएस के लिए मानक प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए कोई विशिष्ट दिशानिर्देश नहीं हैं, इसलिए जेएनपीटी ने 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों से कुछ संकल्पनाओं तथा मानकों को उधार लेने के लिए कहा था। जेएनपीटी ने मानक क्षमता, मानक पूंजी व्यय और मानक प्रचालन व्यय की गणना की है और सीएफएस सुविधा के लिए प्रशुल्क निर्धारित किया है। बताया गया है कि डीबीसी पोर्ट लोजिस्टिक्स लिमिटेड (डीबीसीपीएलएल) की प्रस्ताव में कोई भूमिका नहीं है, जैसाकि संयुक्त सुनवाई के दौरान डीबीसीपीएलएल द्वारा घोषित किया गया था। जेएनपीटी के प्रस्ताव पर अनुवर्ती अनुच्छेदों में विस्तार से चर्चा की गई है।

(viii). सुविधा की क्षमता:

- (क). जेएनपीटी द्वारा यथा निर्धारित सर्वोत्तम यार्ड क्षमता कंटेनर यार्ड के मामले में 145316 टीईयू और बफर यार्ड के मामले में 105927 टीईयू है, दोनों को जोड़कर 251243 टीईयू प्रतिवर्ष है। 1.3 के शीर्ष कारक पर विचार करते हुए, जेएनपीटी द्वारा परिगणित यार्ड क्षमता कंटेनर यार्ड के मामले में 111782 कंटेनर और बफर यार्ड के मामले में 81482 कंटेनर, दोनों को जोड़कर 193264 कंटेनर प्रतिवर्ष है। जेएनपीटी का विश्लेषण 193264 कंटेनरों की सर्वोत्तम क्षमता पर आधारित है।

इसके अलावा, जेएनपीटी ने 25548 टीईयू प्रतिवर्ष की भंडारगृह क्षमता की गणना भी की है। कंटेनर यार्ड और बफर यार्ड कंटेनरों के भंडारण के लिए प्रयुक्त किए जाते हैं जबकि भंडारगृह कंटेनरों में रखे सामानों को भरने और खाली करने के लिए प्रयुक्त किए जाते हैं। चूंकि आयाम, स्टेकिंग ऊंचाई और कार्गो का विराम समय कंटेनरों से भिन्न हैं, इसलिए जेएनपीटी ने भंडारगृह और यार्ड की क्षमता को अलग-अलग परिपरिकलित किया है।

(ख). क्षेत्र आवश्यकता:

261267 वर्ग मीटर कुल भूमि क्षेत्र में से, 206963 वर्ग मीटर कंटेनर यार्ड क्षेत्र है और शेष 54304 वर्ग मीटर भूमि क्षेत्र बफर यार्ड क्षेत्र है।

(i). कंटेनर यार्ड:

- (क). कंटेनर यार्ड के 206963 वर्ग मीटर के भूमि उपयोग, जैसाकि जेएनपीटी द्वारा दिया गया है, नीचे सारबद्ध किया गया है:-

विवरण	क्षेत्र वर्ग मी. में
भंडारगृह	27500
लम्बे स्टैंडिंग शैड और चारों ओर का गैर सीएफएस क्षेत्र	17471
उपयोगिताएं/भवन	9475
पार्किंग	15252
निवल उपलब्ध क्षेत्र	137265
जोड़	206963

- (ख). सुविधा में 27500 वर्ग मी0 भंडारण क्षेत्र 11000 वर्ग मी0 का वास्तविक बंधित भंडारगृह, 5000 वर्ग मी0 का आयात भंडारगृह, 5000 वर्ग मी0 का आयात भंडारगृह, 9000 मीटर का जोखिमपूर्ण भंडारगृह का जोड़ है। भंडारगृह क्षेत्र आवश्यकता निर्धारित करने के लिए उपलब्ध मानकों के अभाव में, जेएनपीटी ने 27500 वर्ग मी0 के भंडारगृह आवश्यकता की पर्याप्तता निर्धारित करने के लिए कार्यवाही की है जिसे नीचे स्पष्ट किया गया है:-



- (i). विचार करते हुए कि कुल यातायात का 1 प्रतिशत बंधित क्षेत्र में जाता है, कुल यातायात का 2 प्रतिशत एफसीएल/एलसीएल आयात भंडारगृह में जाता है, कुल यातायात का 1 प्रतिशत जोखिमपूर्ण कार्गो निर्यात जोखिमपूर्ण कार्गो शेड में जाता है, जेएनपीटी ने वह यातायात निर्धारित किया है जो उपर्युक्त प्रत्येक भंडारगृहों में प्रहस्तित किया जाएगा। चूंकि कुल यातायात का उक्त सुझाव जेएनपीटी क्षेत्र में सीएफएस में यातायात के ऐतिहासिक रुझान पर आधारित बताया गया है।
- (ii). जेएनपीटी ने उपर्युक्त प्रत्येक कंटेनर के भंडारण के लिए क्षेत्र आवश्यकता भेजी है। बंधित भंडारगृह, आयात भंडारगृह, निर्यात भंडारगृह और जोखिमपूर्ण भंडारगृह के मामले में जेएनपीटी द्वारा दी गई क्षेत्र आवश्यकता क्रमशः 15 वर्ग मी. प्रति टीईयू, 50 वर्ग मी. प्रति टीईयू, 30 वर्ग मी. प्रति टीईयू और 30 वर्ग मी. प्रति टीईयू है जोकि अन्य सीएफएस भंडारगृहों में यथा देखी गई स्थिति पर आधारित बताया गया है।
- (iii). बंधित भंडारगृह के मामले में 90 दिन, आयात भंडारगृह के मामले में 5.80 दिन, निर्यात भंडार और जोखिमपूर्ण भंडारगृह के प्रत्येक मामले में 4.20 दिन के विराम समय पर विचार करते हुए, जेएनपीटी ने बंधित भंडारगृह, आयात भंडारगृह, निर्यात भंडारगृह और जोखिमपूर्ण भंडारगृह में स्टेकिंग के लिए अपेक्षित क्षेत्र निर्धारित किया है। आयात भंडारगृह, निर्यात भंडारगृह और जोखिमपूर्ण भंडारगृह के मामले में, उक्त विराम समय पत्तन के निकट प्रचालन कर रहे सभी सीएफएस के विराम समय के भारत औसत पर आधारित बताए गए हैं, जैसाकि जेएनपीटी द्वारा उक्त सीएफएस से प्राप्त किया गया है। बंधित भंडारगृह के मामले में, आयातक द्वारा सीमाशुल्क प्राधिकारियों के साथ छह महीने का बांड किया जाना चाहिए, जैसाकि जेएनपीटी द्वारा बताया गया है। यह भी बताया गया है कि जेएनपीटी के करीब सीएफएस में बंधित भंडारगृह नहीं है। इसलिए, तलचिह्न के अभाव में, जेएनपीटी ने जेएनपी सीएफएस में ही विराम समय का विश्लेषण किया है। ऐसे विश्लेषण के आधार पर, बंधित भंडारगृह के लिए अपने सीएफएस पर 90 दिनों के औसत विराम समय पर विचार किया है।
- (iv). इसके अलावा, अपने विश्लेषण में, जेएनपीटी ने विचार किया है कि आयात चक्र के मामले में, क्षेत्र का 20 प्रतिशत भरण/खाली करने के लिए अपेक्षित है, क्षेत्र का 20 प्रतिशत भंडारण के लिए अन्य संचलन/व्यवस्था के लिए अपेक्षित है और क्षेत्र का 60 प्रतिशत भंडारण के लिए अपेक्षित है। इसी तरह, भंडारगृह में, निर्यात चक्र के मामले में, इसने विचार किया है कि क्षेत्र का 35 प्रतिशत भरण/खाली करने के लिए अपेक्षित है और क्षेत्र का 5 प्रतिशत अन्य संचलन/व्यवस्था के लिए अपेक्षित है और क्षेत्र का 60 प्रतिशत भंडारण के लिए अपेक्षित है। तदनुसार, जेएनपीटी ने बंधित भंडारगृह, आयात भंडारगृह, निर्यात भंडारगृह और जोखिमपूर्ण भंडारगृह पर प्रहस्तन क्षेत्र अपेक्षा की गणना की है। इसके सीएफएस में भंडारण (60 प्रतिशत) के लिए और अन्य अपेक्षाओं (40 प्रतिशत) के लिए क्षेत्र प्रतिशतता अन्य सीएफएस में प्राप्त होने वाली स्थिति के अनुसार है, जैसाकि पत्तन द्वारा पुष्टि की गई है।
- (v). उपर्युक्त (iii) और (iv) पर यथा परिपरिकलित स्टेकिंग क्षेत्र अपेक्षा और प्रहस्तन क्षेत्र अपेक्षा को लेखा में लेते हुए, जेएनपीटी

न अपन 'यहा प्रचालित 27500 वर्ग मीटर के वास्तविक भंडारगृह क्षेत्र के विपरीत बंधित भंडारगृह, आयात भंडारगृह, निर्यात भंडारगृह और जोखिमपूर्ण भंडारगृह के प्रत्येक' के लिए 30815 वर्ग मीटर के लिए क्षेत्र अपेक्षा निर्धारित की है।

(vi). चूंकि जेएनपीटी द्वारा निर्धारित क्षेत्र अपेक्षा जेएनपीटी सुविधा में मौजूदा भंडारगृहों द्वारा अभिगृहीत किए जा रहे वास्तविक क्षेत्र से तुलनीय देखा गया है, इसलिए जेएनपीटी ने विश्लेषण प्रयोजनों के लिए मौजूदा भंडारगृहों द्वारा 27500 वर्ग मीटर अभिगृहीत किए जा रहे वास्तविक क्षेत्र पर विचार किया है।

(ग). चूंकि 17471 वर्ग मीटर का 'लम्बा स्टैंडिंग कार्गो शैड' जेएनपीटी के नियंत्रणाधीन है और सीएफएस प्रचालक द्वारा उपयोग नहीं किया जा सकता, इसलिए इसे क्षमता गणना प्रयोजन के लिए सही प्रकार से अलग रखा गया है।

(घ). जहां तक प्रशासन भवनों और पार्किंग क्षेत्र के लिए भूमि उपयोग का संबंध है, मानक क्षेत्र निर्धारित करने के लिए दिशानिर्देशों के अभाव में, जेएनपीटी ने परामर्शदाताओं द्वारा उपलब्ध करवाए गए इनपुटों के आधार पर भूमि के उक्त उपयोग पर विचार किया है। इस संबंध में, यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वास्तव में उपयोगिताओं और प्रशासन भवन द्वारा कवर किए गए 8488 वर्ग मी० क्षेत्र के विपरीत, जेएनपीटी ने अन्य सीएफएस में यथा देखी गई स्थिति के आधार पर उपयोगिताओं के लिए 9475 वर्ग मी. क्षेत्र पर विचार किया है।

जब सम्पूर्ण विश्लेषण जेएनपीटी सीएफएस के कंटेनर यार्ड और बफर यार्ड से संबंधित वास्तविक क्षेत्र पर आधारित है, जेएनपीटी सीएफएस में 8488 वर्ग मी. पर उपलब्ध उक्त प्रयोजन के लिए अभिचिह्नित वास्तविक क्षेत्र की बजाय अन्य सीएफएस पर देखी गई स्थिति पर आधारित है। इस स्थिति के मद्देनजर, 8488 वर्ग मीटर के उपयोगिताओं से संबंधित क्षेत्र जेएनपीटी द्वारा सुविचारित 9475 वर्ग मीटर की बजाय सुविचारित किया गया है, इसके परिणामस्वरूप जेएनपीटी द्वारा सुविचारित 137265 वर्ग मीटर क्षेत्र की तुलना में 987 वर्ग मीटर से 138252 वर्ग मीटर तक निवल उपलब्ध क्षेत्र में वृद्धि पर विचार किया गया है।

(ङ). जेएनपीटी द्वारा दिए गए ब्योरो के अनुसार, कंटेनर यार्ड के कुल क्षेत्र 206965 वर्ग मीटर में से, लगभग 66 प्रतिशत क्षेत्र अर्थात् 137265 वर्ग मीटर खुला है और सीएफएस में कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए उपलब्ध है। पार्किंग तथा उपयोगिताओं से संबंधित क्षेत्र में संशोधन के आधार पर, जैसाकि पूर्ववर्ती अनुच्छेद में स्पष्ट किया गया है, उपयोगिता लगभग 67 प्रतिशत (अर्थात् 138252 वर्ग मीटर/206965 वर्ग मीटर) परिगणित होती है। यह उल्लेखनीय है कि भंडारगृह, प्रशासन भवन, संबंधित भवन, सड़कों, पार्किंग, ग्रीन बेल्ट आदि के लिए भूमि की पहचान करने के बाद चेन्नई पत्तन न्यास पर आदेश सं. टीएएमपी/67/2012-सीएचपीटी दिनांक 24 जनवरी 2013 द्वारा शुष्क पत्तन और मल्टीमोडल लोजिस्टिक्स हब के लिए अप्रफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के मामले में भी कुल उपलब्ध क्षेत्र का लगभग 66 प्रतिशत कंटेनरों के भंडारण के लिए स्वीकार किया गया था।

(च). कंटेनर यार्ड में उपलब्ध 13.73 हैक्टेयर कुल भूमि में से जैसा जेएनपीटी द्वारा दिया गया है, 12.388 हैक्टेयर भूमि सामान्य कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए अभिचिह्नित की गई है, 0.1373 हैक्टेयर भूमि जोखिमपूर्ण कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए, 0.1716 हैक्टेयर भूमि रीफर कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए, 0.6863 हैक्टेयर भूमि ओडीसी प्रहस्तन के लिए और 0.3432 हैक्टेयर भूमि ओवर टॉप कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए अभिचिह्नित किया गया है।

संयोगवश, 13.73 हैक्टेयर क्षेत्र 13.83 हैक्टेयर में संशोधित किया गया है जैसा पूर्ववर्ती अनुच्छेद में स्पष्ट किया गया है।

(ii). बफर यार्ड:

(क). जैसाकि पहले बताया गया है, बफर यार्ड का क्षेत्र 54304 वर्ग मीटर है। कार्यालय खंड के लिए 129 वर्ग मीटर और पार्किंग के लिए 2709 वर्ग मीटर को छोड़कर, जेएनपीटी ने बताया है कि 51466 वर्ग मीटर क्षेत्र खुला है और बफर यार्ड में कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए उपलब्ध है। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि बफर यार्ड के कुल क्षेत्र में से, कुल क्षेत्र का लगभग 95 प्रतिशत बफर यार्ड में कंटेनरों के प्रहस्तन तथा भंडारण के लिए उपलब्ध करवाया देखा गया है। बफर यार्ड फैक्टरी में भरे गए निर्यात कंटेनर की स्टेकिंग के लिए ही उपयोग किया बताया गया है और वहां पर कोई अन्य गतिविधि निष्पादित नहीं की जाती है।

(ख). बफर यार्ड में उपलब्ध 5.1466 हैक्टेयर कुल भूमि क्षेत्र में से, जैसाकि ऊपर उल्लेख किया गया है, 4.645 हैक्टेयर भूमि सामान्य कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए अभिविहित की गई है, 0.0515 हैक्टेयर भूमि जोखिमपूर्ण कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए, 0.0643 हैक्टेयर भूमि रीफर कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए, 0.2573 हैक्टेयर भूमि ओडीसी के प्रहस्तन के लिए और 0.1287 हैक्टेयर भूमि ओवर टॉप कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए अभिविहित की गई है।

(iii). यह उल्लेखनीय है कि जेएनपीटी ने पुष्टि की है कि सीएफएस यार्ड क्षेत्र, बफर यार्ड क्षेत्र, भंडारगृह क्षेत्र आदि के लिए उपयोग किया गया भूमि क्षेत्र जेएनपीटी की भूमि उपयोग योजना के अनुसार है।

(ग). सर्वोत्तम यार्ड क्षमता के निर्धारण के लिए कंटेनर टर्मिनल हेतु 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित फार्मूला उधार लेते हुए, जेएनपीटी ने अपनी सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता का अनुमान लगाया है। प्रत्येक प्रकार के कंटेनर के लिए क्षेत्र अपेक्षा, भूमि स्लॉट प्रति हैक्टेयर भूमि, प्रत्येक प्रकार के कंटेनर के लिए औसत स्टेक ऊंचाई, शीर्ष कारक और प्रत्येक प्रकार के कंटेनर के लिए औसत विराम समय पर विचार करते हुए, जेएनपीटी ने कंटेनर यार्ड और बफर यार्ड पर प्रहस्तित किए जाने वाले प्रत्येक प्रकार के कंटेनर अर्थात् सामान्य कंटेनर, रीफर कंटेनर, जोखिमपूर्ण कंटेनर, ओडीसी तथा ओटी की सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित की है और कंटेनर यार्ड तथा बफर यार्ड की सर्वोत्तम क्षमता के रूप में कुल क्षमता पर विचार किया है।

इस संबंध में, यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 2008 के अपफ्रंट दिशानिर्देशों में, जिसमें कंटेनर टर्मिनल की सर्वोत्तम यार्ड क्षमता की गणना करने के लिए प्रतिमानक सूचीबद्ध किए गए हैं, कंटेनर टर्मिनल पर प्रहस्तित किए जाने के लिए परिकल्पित कंटेनरों के प्रकार पर ध्यान दिए बिना प्रतिमानकों के आधार पर कंटेनर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता के लिए निर्धारण के लिए एकल फार्मूला निर्धारित किया गया है। निर्धारित किया गया फार्मूला सुविधा पर परिकल्पित कंटेनर मिश्रण पर ध्यान दिए बिना सामान्य भूमि स्लॉट क्षेत्र, सामान्य स्टेक ऊंचाई, सामान्य विराम समय पर विचार करता है और उक्त फार्मूला 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन विभिन्न महापत्तन न्यासों में विभिन्न कंटेनर टर्मिनलों की सर्वोत्तम यार्ड क्षमता निर्धारित करने के लिए एकसमान रूप से लागू किया गया है। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, सीएफएस यार्ड और बफर यार्ड में प्रहस्तित प्रत्येक प्रकार के कंटेनर की हिस्सेदारी की निट्टी-ग्रिट्टी में गए बिना, समग्र सीएफएस यार्ड और समग्र बफर यार्ड की सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित करने के लिए यह उपयुक्त पाया गया है।

(घ). कंटेनर यार्ड और बफर यार्ड की सर्वोत्तम क्षमता पर नीचे चर्चा की गई है:-

(i). सिवाय ओडीसी, जेएनपीटी ने 50 वर्ग मीटर प्रति टीईयू की क्षेत्र अपेक्षा पर विचार किया है जिसके परिणामस्वरूप 200 टीईयू प्रति हैक्टेयर के भूमि स्लॉट, कंटेनर यार्ड और बफर यार्ड में प्रहस्तित सभी प्रकार के कंटेनरों के लिए। कंटेनर यार्ड और बफर

यार्ड में प्रहस्तित ओडीसी के मामले में, जेएनपीटी ने 100 वर्ग मीटर प्रति टीईयू की क्षेत्र अपेक्षा पर विचार किया है, परिणामस्वरूप 100 टीईयू प्रति हैक्टेयर के भूमि स्लॉट।

जेएनपीटी द्वारा सुविचारित प्रति हैक्टेयर भूमि स्लॉटों के संबंध में, यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि सामान्य तौर पर कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय, 360 टीईयू प्रति हैक्टेयर भूमि स्लॉटों पर विचार किया गया है। यह कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर, कंटेनरों के बीच स्थान आदि के संचलन के लिए अपेक्षित कंटेनर तथा अतिरिक्त क्षेत्र द्वारा अधिग्रहीत क्षेत्र के संदर्भ में न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) द्वारा प्रेषित विश्लेषण पर आधारित है।

जेएनपीटी का मत है कि कंटेनर टर्मिनल के यार्ड के मामले में अंगीकृत 360 टीईयू प्रति हैक्टेयर के भूमि स्लॉटों को सीएफएस के लिए आधार रूप में नहीं लिया जा सकता। जेएनपीटी के अनुसार, चूंकि सीएफएस में चलाई गई गतिविधियां अधिक, भिन्न और कॉम्प्लेक्स हैं जब कंटेनर यार्ड में चलाई गई गतिविधियां से तुलना की जाती है, सीएफएस के मामले में क्षेत्र उपयोगिता उस तरह प्रभावी या एकसमान नहीं है जैसे टर्मिनल में कंटेनर यार्ड। टर्मिनल को छोड़कर सीएफएस के मामले में कंटेनर प्रवाह अदिशित नहीं है, इसलिए, रीच स्टेकरों का उपयोग कंटेनर यार्ड में प्रयुक्त की जा रही रबड़ टायर वाली गैन्ट्री क्रैनों (आरटीजीसी) की तुलना में सीएफएस में प्रयुक्त किए जाने हैं, इससे रीच स्टेकर के संचलन के लिए क्षेत्र की अपेक्षा अधिक हो जाएगी। इसके अलावा, सीएफएस में भंडारगृहों के लिए प्रावधान किया गया है, कंटेनर टर्मिनल के मामले की तरह नहीं, जिसकी वजह से टर्मिनल में क्षेत्र अधिक प्रभावी ढंग से उपयोग किया जा सकता है।

अपफ्रंट दिशानिर्देशों में सीएफएस सुविधा के लिए प्रतिमानक विनिर्दिष्ट नहीं किए गए हैं। चेन्नई पत्तन न्यास में शुरू किए जाने वाले शुष्क पत्तन के लिए जनवरी 2013 में अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय, 360 टीईयू प्रति हैक्टेयर के भूमि स्लॉट सीएचपीटी द्वारा प्रतिवेदित स्थिति के आधार पर सुविचारित किए गए हैं। तथापि, कंटेनर यार्ड और सीएफएस के बची प्रचालन में भिन्नता के बारे में जेएनपीटी द्वारा अब हाइलाइट की जा रही स्थिति को स्वीकार करते हुए, यह प्राधिकरण 200 टीईयू प्रति हैक्टेयर के भूमि स्लॉटों पर विचार करने के लिए प्रवृत्त है, जैसाकि कंटेनर यार्ड और बफर यार्ड के लिए पत्तन द्वारा अनुरोध किया गया है। जैसाकि पहले बताया गया है, चूंकि विभिन्न प्रकार के कंटेनरों की अलग-अलग क्षमता को लेखा में नहीं लिया जा रहा है, 200 टीईयू प्रति हैक्टेयर के भूमि स्लॉट, विभिन्न प्रकार के कंटेनरों से संबंधित भूमि स्लॉटों के संदर्भ के बिना, समग्र कंटेनर यार्ड और बफर यार्ड की क्षमता गणना में सुविचारित किए गए हैं।

सावधानी के तौर पर, यह बताया गया है कि सीएफएस की यार्ड क्षमता गणना में 200 टीईयू प्रति हैक्टेयर के भूमि स्लॉटों पर विचार करना कंटेनर टर्मिनल की यार्ड क्षमता के निर्धारण के लिए नमूने के तौर पर उद्धरित नहीं किया जाना चाहिए।

- (ii). जेएनपीटी ने सामान्य तथा जोखिमपूर्ण कंटेनरों के मामले में 2.5 की स्टेक ऊंचाई, रीफर कंटेनरों के मामले में 2 की स्टेक ऊंचाई और कंटेनर यार्ड तथा बफर यार्ड में प्रहस्तित ओडीसी तथा ओटी के मामले में 1 की स्टेक ऊंचाई पर विचार किया है।

हालांकि कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट दिशानिर्देश 2.5 की स्टेक ऊंचाई निर्धारित करते हैं, कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय 3 की स्टेक ऊंचाई पर सामान्य तौर पर विचार किया गया है।

तथापि, जेएनपीटी के अनुसार, 3 की स्टेक ऊंचाई पत्तन टर्मिनलों के लिए संभव है, क्योंकि आरटीजी ऐसे कंटेनरों की स्टेकिंग के लिए इस्तेमाल किए जाते हैं जो रीच स्टेकरों की तुलना में अधिक पहुंच वाले होते हैं जो सीएफएस में प्रयोग किए जाते हैं। यह उल्लेखनीय है कि सीएचपीटी ने शुष्क पत्तन से संबंधित अपने अपफ्रंट प्रस्ताव में भी पुष्टि की है कि सीएफएस, औसतन, 2.5 की स्टेक ऊंचाई को यार्ड क्षमता की गणना करने के लिए मानक रूप में लिया गया है। जेएनपीटी द्वारा प्रेषित कारणों के आधार पर, 2.5 की स्टेक ऊंचाई पर विचार किया गया है।

जैसाकि पहले बताया गया है, चूंकि विभिन्न प्रकार के कंटेनरों की अलग-अलग क्षमता को लेखा में नहीं लिया जा रहा है, 2.5 की स्टेक ऊंचाई समग्र कंटेनर यार्ड और बफर यार्ड की क्षमता गणना में, विभिन्न प्रकार के कंटेनरों से संबंधित स्टेक ऊंचाई के संदर्भ के बिना, विचार किया गया है।

- (iii). आयात और निर्यात कंटेनरों के 50:50 के अनुपात के आधार पर, अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश निर्यात कंटेनरों के लिए 4 दिन और आयात कंटेनर के लिए 2 दिन के आधार पर 3 दिनों का औसत विराम समय विनिर्दिष्ट करते हैं। विराम समय के संबंध में, जेएनपीटी का मत है कि दिशानिर्देशों में सूचीबद्ध पैरामीटर कंटेनर टर्मिनल के लिए लागू हैं और पहले बताए गए कारणों से सीएफएस के लिए उपयोग नहीं किए जा सकते। जेएनपीटी ने अपने क्षेत्र में प्रचलित सीएफएस के औसत विराम समय के आधार पर बफर यार्ड के मामले में 4.50 दिन और कंटेनर यार्ड के मामले में 8.75 दिन के विराम समय पर विचार किया है। इस स्थिति पर विश्वास किया गया है।
- (iv). तदनुसार, कंटेनर यार्ड की 70 प्रतिशत उपयोगिता क्षमता कंटेनर यार्ड में 119437 कंटेनर और बफर यार्ड में 86453 कंटेनर परिपरिकलित की गई है, इस प्रकार, कंटेनर यार्ड के मामले में 111764 कंटेनर और बफर यार्ड के मामले में 84486 कंटेनर कुल 193264 कंटेनरों के विपरीत, जैसा जेएनपीटी द्वारा निर्धारित किया गया है।
- (v). 70 प्रतिशत के उपयोगिता कारक पर विचार करने के संबंध में बीसीएचएए द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरण के संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में कोई उपयोगिता कारक निर्धारित नहीं किए गए हैं। जैसाकि जेएनपीटी द्वारा सही स्पष्ट किया गया है, इसने सर्वोत्तम क्षमता की गणना के लिए 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित प्रतिमानक के आधार पर विचार किया है। जैसाकि पहले ही बताया जा चुका है, जेएनपीटी ने सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित करने के लिए 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित फार्मूला अंगीकृत किया है। इसलिए, इस विश्लेषण में जेएनपीटी द्वारा यथा अंगीकृत 70 प्रतिशत के उपयोगिता कारक पर विचार किया गया है। यहां पर दोहराना प्रासंगिक है कि निजी प्रचालकों द्वारा प्रचालित किए जा रहे हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के लिए किराया प्रभार निर्धारित करते समय सर्वोत्तम क्षमता के निर्धारण में महापत्तन न्यासों जैसे न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी), पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) और वी.ओ. विदम्बरनाथ पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) और विशाखापत्तन पत्तन न्यास (वीपीटी) द्वारा प्रस्तावित 70 प्रतिशत का उपयोगिता कारक इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकृत किया गया है।
- (ड). भंडारगृह की क्षमता पर नीचे चर्चा की गई है:-
- (i). जैसाकि पहले बताया गया है, सुविधा पर बंधित भंडारगृह का वास्तविक क्षेत्र 11000 वर्ग मीटर है, आयात भंडारगृह 5000 वर्ग मीटर है, निर्यात भंडारगृह 9000 वर्ग मीटर है और जोखिमपूर्ण भंडारगृह 2500 वर्ग मीटर, कुल 27500 वर्ग मीटर भंडारगृह क्षेत्र है। इसके अलावा, बंधित भंडारगृह, आयात भंडारगृह, निर्यात भंडारगृह और जोखिमपूर्ण भंडारगृह पर कंटेनर के भंडारण के लिए क्षेत्र अपेक्षा क्रमशः 15 वर्ग मीटर प्रति टीईयू, 50 वर्ग मीटर प्रति टीईयू, 30 वर्ग मीटर प्रति टीईयू और 30 वर्ग मीटर प्रति टीईयू सुविधास्थित किया गया है, जैसाकि पहले बताया गया है।
- (ii). बंधित भंडारगृह के मामले में 90 दिन, आयात भंडारगृह के मामले में 5.80 दिन, निर्यात भंडारगृह और जोखिमपूर्ण भंडारगृह के मामले में प्रत्येक के लिए 4.20 दिन के विराम समय पर विचार करते हुए और स्थिति में लेते हुए कि एक भंडारगृह, 60 प्रतिशत क्षेत्र भंडारण के लिए उपलब्ध होगा, जैसाकि पहले चर्चा की गई है, जेएनपीटी ने बंधित भंडारगृह की भंडारण क्षमता 1784 टीईयू प्रतिवर्ष, आयात भंडारगृह 3776 टीईयू प्रतिवर्ष, निर्यात भंडारगृह 15643 टीईयू प्रतिवर्ष और जोखिमपूर्ण भंडारगृह 4345 टीईयू प्रतिवर्ष, इस प्रकार कुल भंडारगृह क्षमता 25548 टीईयू प्रतिवर्ष निर्धारित की है।
- (iii). हालांकि भंडारगृह की क्षमता जेएनपीटी द्वारा निर्धारित की गई है, परन्तु जेएनपीटी ने सीएफएस सुविधा की समग्र सर्वोत्तम क्षमता के निर्धारण में इसी पर विचार किया है।

इस संबंध में उठाए गए प्रश्न पर, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि भंडारगृह कंटेनर के कार्गो सामानों के भंडारण के लिए है कंटेनर भंडारित करने के लिए नहीं। इस प्रकार, यह दिखाई देता है कि सीएफएस यार्ड में पहुंचने वाले कंटेनरों से भरे गए/खाली किए गए कार्गो को भंडारगृहों में भंडारित किया गया है। इसलिए, यह दिखाई देता है कि भंडारगृह सीएफएस सुविधा के लिए केवल कोम्पलिमेंटरी है और सुविधा की समग्र क्षमता में और बढ़ोतरी नहीं होगी। यहां पर यह उल्लेख करना भी प्रासंगिक है कि भंडारगृह क्षमता के निर्धारण का प्रयोजन 3 टन फोर्कलिफ्ट और 10 टन फोर्कलिफ्ट की संख्या पर निर्णय लेना है।

(ix). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.5.1 विनिर्दिष्ट करता है कि यातायात पूर्वानुमान पंचवर्षीय/वार्षिक योजना और मौजूदा/संभावित वृद्धि में पूर्वानुमानों के अनुसार होने चाहिए। अन्य शब्दों में, सीएफएस सुविधा के मौजूदा यातायात को आधार रूप में लिया जाता है तो निजी प्रचालक द्वारा नियंत्रित सीएफएस पर प्राप्त होने वाली मौजूदा स्थिति के आधार पर सीएफएस के लिए प्रशुल्क निर्धारित करना होगा, जबकि, जेएनपीटी का प्रस्ताव किसी सेवा प्रदाता के संदर्भ के बिना सर्वोत्तम क्षमता पर यातायात के प्रहरतन के लिए प्रशुल्क निर्धारित करना है। इसलिए, यह विश्लेषण उक्त सर्वोत्तम क्षमता अर्जित करने के लिए अपेक्षित पूंजी लागतें और प्रचालन लागतें निर्धारित करना है।

(x). पूंजी लागतें: 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.3 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि नियोजित पूंजी में निवल अचल परिसंपत्तियां जमा कार्य पूंजी शामिल होगी। जेएनपीटी द्वारा यथा प्रेषित पूंजी लागतों में सिविल लागतें और उपस्कर लागतें शामिल हैं। पूंजी लागत के निर्धारण में, जेएनपीटी को 31 मार्च 2011 को उसके बही खातों के अनुसार सिविल परिसंपत्तियों के निवल मूल्य पर विचार किया गया है और उपस्कर का मूल्य लागत के आधार पर सुविचारित किया गया है जो प्रोद्भूत की जाएगी यदि उक्त उपस्कर अब खरीद किए जाने थे। पूंजी लागतों पर नीचे चर्चा की गई है:—

(क). सिविल लागतें: सिविल परिसंपत्तियों में बंधित भंडारगृह, आयात भंडारगृह, निर्यात भंडारगृह, निर्यात जोखिमपूर्ण भंडारगृह, बाउंड्री वॉल तथा सीएफएस के लिए पेवमेंट, कार्यालय का नवीकरण और पुनर्निर्माण, प्रचालक द्वारा सड़कें और यार्ड, सड़कें और पार्किंग स्पेस, वाहन और उपयोगिताएं (बिजली प्रावधान, ट्रांसफार्मर्स, केबलिंग) शामिल हैं।

चूंकि सिविल परिसंपत्तियां स्थाई प्रकृति की हैं और इसकी लागत बिना इस ओर ध्यान दिए एकसमान होगी कि कौन सुविधा का प्रचालन करता है, इसलिए जेएनपीटी द्वारा सिविल परिसंपत्तियों के निवल बही मूल्य पर विचार सही पाया गया है। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड की अपेक्षा करते हैं। इसके अलावा, यह स्वीकार करना होगा कि यथा उपलब्ध सम्पूर्ण सिविल परिसंपत्तियां सुविधा के किसी प्रचालक के लिए प्रासंगिक होगी और वे स्थाई प्रकृति की होगी और पहले से मौजूद हैं, उनमें संशोधन नहीं किया जा सकता भले ही सुविधा की क्षमता कुछ भी हो। इसलिए, सिविल परिसंपत्तियों के निवल बही मूल्य पर विचार किया जाना है।

जेएनपीटी ने अपनी गणनाओं में 31 मार्च 2011 को सिविल परिसंपत्तियों के लेखापरीक्षित निवल बही पर विचार किया है। सिविल परिसंपत्तियों के मामले में जेएनपीटी द्वारा प्रेषित आंकड़े 31 मार्च 2013 को समाप्त वर्ष के लिए बाद में जेएनपीटी द्वारा प्रेषित परिसंपत्ति रजिस्टर के सार के आधार पर 31 मार्च 2013 को सिविल परिसंपत्तियों के निवल बही मूल्य को दर्शाने के लिए अद्यतन किया गया है।

इसके अलावा, प्रचालक द्वारा यथा प्रोद्भूत कार्यालय, सड़कें तथा यार्ड के नवीकरण और पुनर्निर्माण के लिखित मूल्य के मामले में, जेएनपीटी ने 31 मार्च 2013 को लिखित मूल्य के संबंध में सनदी लेखाकार का प्रमाणपत्र प्रेषित किया है। चूंकि, मौजूदा सुविधाओं की दूटफूट द्वारा मांग की गई नवीकरण और पुनर्निर्माण के लिए राशि खर्च की गई है, इसलिए इसे इस विश्लेषण में लेखा में लिया गया है बिना इस स्थिति की ओर ध्यान दिए कि यह जेएनपीटी अथवा प्रचालक द्वारा प्रोद्भूत किया गया है।

सीएफएस तथा बीवाई साइट के विकास से संबंधित 31 मार्च 2011 को लिखित मूल्य उपस्कर लागतों के अधीन जेएनपीटी द्वारा सुविचारित रु० 18.15 करोड़ अद्यतन किया गया है और 31 मार्च 2013 को सिविल परिसंपत्तियों के अधीन रु० 16.85 पर विचार किया गया है।

31 मार्च 2013 को सिविल परिसंपत्तियों का कुल लिखित मूल्य 31 मार्च 2011 को लिखित मूल्य के आधार पर जेएनपीटी द्वारा सुविचारित रु० 2418.13 लाख के लिखित मूल्य के विपरीत रु० 3805.98 लाख परिगणित होता है। स्थिति में आया परिवर्तन पूरी तरह से मार्च 2011 से मार्च 2013 तक डब्ल्यूडीवी के अद्यतन के लेखा पर है और उपस्कर लागतों से सिविल लागतों तक साइट विकास से संबंधित लागतों के स्थानांतरण की वजह से भी है।

(ख). उपस्कर लागतें:

(i). जेएनपीटी द्वारा सुविचारित प्रत्येक उपस्कर की लागत और प्रत्येक प्रकार के उपस्कर के प्रकार और संख्या निम्नलिखित तालिका में दी गई है:-

क्र.सं.	विवरण	सं.	लागत प्रति इकाई	कुल लागत
(i).	रीच स्टेकर			
	उपस्कर की अपेक्षित संख्या	3	32,735,565	98,206,696
	डाउनटाइम के लिए अपेक्षित अतिरिक्त उपस्कर	1	32,735,565	32,735,565
(ii).	फोर्कलिफ्ट 10 टन			
	अपेक्षित उपस्कर संख्या	1	2,750,000	2,750,000
	डाउनटाइम के लिए अपेक्षित अतिरिक्त उपस्कर	0	2,750,000	0
(iii).	फोर्क लिफ्ट 3 टन			
	उपस्कर की अपेक्षित संख्या	4	1,650,000	6,600,000
	डाउनटाइम के लिए अपेक्षित अतिरिक्त उपस्कर	1	1,650,000	1,650,000
(iv).	खाली कंटेनर प्रहस्तक			
	उपस्कर की अपेक्षित संख्या	1	10,772,440	10,772,440
	डाउनटाइम के लिए अपेक्षित अतिरिक्त उपस्कर	0	10,772,440	0
(v).	ट्रैक्टर ट्रेलर			
	उपस्कर की अपेक्षित संख्या	75	2,550,793	191,309,440
	डाउनटाइम के लिए अपेक्षित अतिरिक्त उपस्कर	8	2,550,793	20,406,340
(vi).	अन्य उपस्कर (ट्राली, रैम्प, भार मान आदि)			1,500,000
(vii).	60 टन इलेक्ट्रॉनिक धर्मकांटा	1	2,640,000	2,640,000
(viii).	डीजल जनरेटर सेट	1	3,238,550	3,238,550
(ix).	कार्यालय उपस्कर			2,215,000
(x).	फर्नीचर और जुड़नार			811,000
(xi).	आईटी प्रणालियां (साफ्टवेयर और हार्डवेयर)			1,839,000
(xii).	साइट विकास - सीएफएस और बीवाई			181,521,988
	जोड़			558,196,020

(ii). जैसाकि पहले बताया गया है, जेएनपीटी ने (मार्च 2012 के अनुसार) उपस्कर का बाजार मूल्य लेखा में लिया है। इस आधार पर कि वे चल परिसंपत्तियां हैं। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही में परिसंपत्तियों के निवल मूल्य पर विचार करने की अपेक्षा करते हैं भले ही परिसंपत्ति चल अथवा अचल हो।

अधिकारी स्तरीय बैठकों के दौरान, जेएनपीटी से टिप्पणी की मांग की गई थी कि चूंकि जेएनपीटी सीएफएस के लिए प्रशुल्क मानक दृष्टिकोण के आधार पर निर्धारित किया जाना है, और चूंकि सिविल ढांचे सर्वोत्तम क्षमता अर्जित किए जाने पर सीधे तौर पर

बोझ नहीं हैं, सिविल ढांचों के निवल मूल्य पर विचार करना उपयुक्त है। तथापि, जेएनपीटी द्वारा यह देखा गया था कि जेएनपीटी सीएफएस में उपस्कर पुराने हैं और 7-8 वर्षों से अधिक समय से प्रचालन में रहे हैं, पुराने उपस्कर का उत्पादकता स्तर नए उपस्कर से निश्चित रूप से कम होगा और इसलिए पुराना उपस्कर सर्वोत्तम क्षमता अर्जित करने की स्थिति में नहीं होगा। इसलिए, उपस्कर के इसके डब्ल्यूडीवी पर विचार करना उपयुक्त नहीं है।

इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि जब इस प्राधिकरण ने महापत्तन न्यासों जैसे पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी), न्यू मंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी), वी. ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) और विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) द्वारा यथा प्रस्तावित मानक दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए खंड 7.2 के अधीन हारबर मोबाइल क्रेनों (एचएमसी) के प्रचालन के लिए प्रशुल्क निर्धारित किया था, तब क्रेन का सकल मूल्य प्रशुल्क चक्र में प्रचालन के अनुवर्ती वर्षों के लिए क्रेन के लिखित मूल्य को निर्धारित करने के लिए आधार रूप में सुविचारित किया गया था और तब एचएमसी के औसत लिखित मूल्य पर प्रतिलाभ लागू किया गया था।

जेएनपीटी सीएफएस के लिए प्रशुल्क मानक दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए खंड 7.2 के अधीन पहली बार निर्धारित किया गया है। तदनुसार, इस संबंध में जेएनपीटी की टिप्पणी को स्वीकार करते हुए, और अन्य महापत्तनों में एचएमसीएस के लिए प्रशुल्क के निर्धारण में इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, प्रहस्तन उपस्कर अर्थात् रीच स्टेकर, 3 टन और 10 टन फोर्कलिफ्ट, खाली कंटेनर प्रहस्तक, ट्रेलर्स और अन्य उपस्कर जो सर्वोत्तम क्षमता अर्जित करने में योगदान देते हैं का सकल मूल्य प्रशुल्क चक्र की वैधता के अनुवर्ती वर्षों के लिए उपर्युक्त उपस्कर का औसत लिखित मूल्य निर्धारित करने के लिए आधार रूप में है।

ऐसा औसत लिखित मूल्य सीएफएस सुविधा में प्रचालन किए जाने के लिए अपेक्षित उपस्कर की मानक संख्या के लिए ही सुविचारित किया गया है, चूंकि जेएनपीटी अन्य सीएफएस में प्राप्त स्थिति के संदर्भ में मौजूदा उपस्कर की संख्या की उपयुक्तता की जांच करने की स्थिति में नहीं है।

- (iii). रीच स्टेकर, 3 टन फोर्कलिफ्ट और ट्रैक्टर ट्रेलर के मामले में, जेएनपीटी ने सर्वोत्तम क्षमता पर प्रहस्तित किए जाने वाले यातायात द्वारा यथा मांग किए गए उपस्कर की संख्या के अलावा डाउनटाइम के लिए उपस्कर की अतिरिक्त संख्या की लागत पर इस आधार पर विचार किया है कि उपर्युक्त उपस्कर का उपयोग बहुत अधिक है और इसलिए सुगम प्रचालनों के लिए बैकअप की आवश्यकता है।

इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि केओपीटी के बाहरी टर्मिनल-1 और केओपीटी में शालूखली पर बहुउद्देशीय/अभियांत्रिक बर्थ परियोजना पर रीवरइन जेट्टी के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण में मामले में, अतिरिक्त ट्रिपर ट्रक किसी आकस्मिकता जैसे ट्रकों का खराब होना और मरम्मतें तगि अनुरक्षण आदि के लिए केओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित विचार किया गया था। केओपीटी के मामले में स्वीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, रीच स्टेकर की अतिरिक्त संख्या, 3 टन फोर्कलिफ्ट और ट्रैक्टर ट्रेलर विश्लेषण में सुविचारित किया गया है। इस मामले पर अनुवर्ती अनुच्छेदों में विस्तार से चर्चा की गई है।

संयोगवश, बीसीएचएए ने सुविधा में उपस्कर की अपर्याप्तता के बारे में कार्यवाहियों के दौरान अपनी शिकायत उठाई थी। इसलिए, डाउनटाइम के लिए सुविधा पर उपस्कर की अतिरिक्त संख्या के प्रावधान से उपयुक्तताओं को राहत मिलेगी।

- (iv). उपस्कर की पूंजी लागत की गणना में, सर्वोत्तम स्तर पर यातायात का प्रहस्तन करने के लिए अपेक्षित उपस्कर की संख्या निर्धारित करने के बाद, रीच स्टेकरों, 3 टन फोर्कलिफ्टों तथा ट्रैक्टर ट्रेलरों के मामले में जेएनपीटी ने विचार किया है कि उपर्युक्त उपस्कर की 50 प्रतिशत अपेक्षा स्वामित्व आधार पर होगी और शेष 50 प्रतिशत किराया आधार पर होगी। जेएनपीटी ने सीएफएस में यातायात में शीर्षा तथा लगातार कमियों



का ध्यान रखने के लिए स्वामित्व और किराये पर 50:50 का दृष्टिकोण अपनाया है। वास्तव में, अधिकारी स्तरीय बैठक के दौरान भी, जेएनपीटी ने जेएनपीटी में और आसपास प्रचालन कर रहे अन्य सीएफएस पर प्रचलित समान स्थिति के आधार पर किराया आधार पर उपस्कर की अपेक्षा के 50 प्रतिशत और स्वामित्व आधार पर 50 प्रतिशत की तैनाती पर जोर दिया है। जेएनपीटी द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास करते हुए, रीच स्टेकरों, 3 टन फोर्कलिफ्टों तथा ट्रैक्टर ट्रेलरों की कुल आवश्यकता में से, आवश्यकता का 50 प्रतिशत किराया आधार पर और 50 प्रतिशत स्वामित्व आधार पर माना गया है।

- (v). बार-बार अनुरोध किए जाने के बाद, जेएनपीटी ने जुलाई 2013 में प्रत्येक प्रकार के उपस्कर की संख्या के साथ 31 मार्च 2013 को प्रत्येक उपस्कर का लिखित मूल्य भेजा है जोकि निम्नवत् है:-

क्र. सं.	उपस्कर का प्रकार	सं.	31.3.2013 को लिखित मूल्य
1	ट्रैक्टर ट्रेलर्स	133	55139095
2	रीच स्टेकर्स	10	106779338
3	3 टन फोर्क लिफ्ट	12	6865557
4	10 टन फोर्क लिफ्ट	1	1303247
5	भारतोलन मान	7	96147
6	अन्य (ट्रॉली, रैम्प/बास्केट)		1136587
	जोड़		171319971

- (vi). सर्वोत्तम क्षमता पर यातायात अर्जित करने के लिए अपेक्षित प्रत्येक प्रकार के उपस्कर की लागत और संख्या का विश्लेषण अनुवर्ती अनुच्छेदों में चर्चा किया गया है।

(क). रीच स्टेकर:

(i). विचार करते हुए कि सामान्य, रीफर और जोखिमपूर्ण कंटेनर कंटेनर यार्ड तथा बफर यार्ड में रीच स्टेकरों द्वारा प्रहस्तित किए जाएंगे और कि इसे 4 फेरे प्रति कंटेनर की आवश्यकता होगी और कि प्रत्येक रीच स्टेकर 15 फेरे प्रति घंटा अर्जित करेगा और 24 घंटे और 365 दिनों के लिए रीच स्टेकर के प्रचालन और 70 प्रतिशत उपयोगिता को लेखा में लेते हुए, जेएनपीटी ने निर्धारित किया है कि इस सुविधा के लिए लगभग 6 रीच स्टेकरों की आवश्यकता होगी। उसके बाद, विचार करते हुए कि रीच स्टेकरों का 50 प्रतिशत खरीदा जाएगा और शेष किराये पर लिया जाएगा, जेएनपीटी ने 3 रीच स्टेकरों की पूंजी लागत को खाते में लिया है। इसके अलावा, एक अतिरिक्त रीच स्टेकर की लागत को रीच स्टेकरों के डाउनटाइम/ब्रेक डाउन खाते में भी लिया गया है।

(ii). प्रति कंटेनर औसतन 4 फेरों पर विचार करने के लिए आधार जेएनपीटी द्वारा विस्तार से स्पष्ट किया गया है और नोट की तथ्यात्मक स्थिति में बताया गया है। चूंकि जेएनपीटी द्वारा प्रेषित आधार औचित्यपरक दिखाई देता है, इसलिए 4 फेरे प्रति कंटेनर की औसत की स्थिति इस विश्लेषण में सुविचारित की गई है।

(iii). 15 फेरे प्रति घंटा के संबंध में, जेएनपीटी ने रीच स्टेकरों के आपूर्तिकर्ताओं से प्राप्त किए गए रीच स्टेकर के तकनीकी विशिष्टताओं पर विश्वास किया है और इसलिए विश्वास किया गया है।

- (iv). रीच स्टेकर की उत्पादकता के संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि न्यू मैंगलूर पल्लन न्यास (एनएमपीटी) द्वारा प्राप्त किए गए रीच स्टेकर के लिए किराया प्रभारों के निर्धारण के मामले में, आदेश सं. टीएमपी/47/2007-एनएमपीटी दिनांक 16 जून 2010 द्वारा, 12 टीईयू प्रति घंटा के उत्पादकता स्तर पर विचार किया गया है, जबकि, जेएनपीटी के रीच स्टेकर के मामले में, जेएनपीटी द्वारा सुविचारित पैरामीटरों के अनुसार, यह देखा गया है कि उत्पादकता लगभग 7 टीईयू प्रति घंटा परिगणित होती है। इस संबंध में, यह उल्लेखनीय है कि एनएमपीटी के मामले में रीच स्टेकर बर्थ में मुख्य कंटेनर प्रहरस्तन प्रचालनों में उपयोग के लिए साधन था, जबकि जैसा जेएनपीटी द्वारा पहले ही स्पष्ट किया गया है, सीएफएस यायर्ड में टीईयू की व्यवस्था इस तरीके से है कि यह 4 फेरे प्रति कंटेनर लेगी। इसलिए, सीएफएस में रीच स्टेकर की उत्पादकता कंटेनर बर्थ में रीच स्टेकर की उत्पादकता से तुलनीय नहीं हो सकती।
- (v). इसके द्वारा सुविचारित पैरामीटरों के संबंध में जेएनपीटी द्वारा यथा बताई गई स्थिति पर विश्वास करते हुए, यह देखा गया है कि सर्वोत्तम क्षमता में यातायात में वृद्धि की वजह से बड़े सामान्य, रीफर तथा जोखिमपूर्ण कंटेनरों की अतिरिक्त संख्या के प्रहरस्तन को खाते में लेने के बाद भी 6 रीच स्टेकर (पूर्णांकित) पर्याप्त होंगे।
- (vi). इसके अलावा, पहले उल्लिखित किए गए कारणों से, रीच स्टेकरों की आवश्यकता का 50 प्रतिशत स्वामित्व आधार और 50 प्रतिशत किराया आधार पर सुविचारित किए गए हैं।
- (vii). इसके अलावा, पहले उल्लिखित कारणों से, डाउनटाइम के लिए अपेक्षित अतिरिक्त रीच स्टेकर की लागत विश्लेषण में सुविचारित की गई है। स्वामित्व आधार पर जेएनपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए।
- (viii). चूंकि जेएनपीटी सीएफएस के लिए प्रशुल्क शुरू में 18 महीनों की अवधि के लिए निर्धारित किया जा रहा है, इसलिए विश्लेषण के बाद वाले हिस्से में स्पष्ट किए गए कारणों से, जेएनपीटी द्वारा प्रेषित प्रत्येक रीच स्टेकरों का सकल मूल्य 31 मार्च 2014 और 31 मार्च 2015 को समाप्त दो वर्षों के लिए रीच स्टेकरों की औसत 4 संख्या (स्वामित्व आधार जमा डाउनटाइम के लिए अतिरिक्त रीच स्टेकर पर रीच स्टेकरों की 50 प्रतिशत अपेक्षा होते हुए) निर्धारित करने के लिए आधार रूप में सुविचारित किया गया है।
- (ख). 10 टन फोर्कलिफ्ट और 3 टन फोर्कलिफ्ट:
- (i). 10 टन फोर्क लिफ्ट यार्ड एवं भंडारगृह में ओडीसी के प्रहरस्तन के लिए है और 3 टन फोर्कलिफ्ट विभिन्न भंडारगृहों में उपयोग के लिए है। यार्ड प्रचालनों के मामले में, जेएनपीटी ने 2 फेरे प्रति पार्सल और 15 फेरे प्रति घंटा अर्जित करने की अपेक्षा पर विचार किया है।
- (ii). भंडारगृह प्रचालन के लिए, प्रत्येक प्रकार के भंडारगृह की क्षमता पर विचार करते हुए जैसा पहले चर्चा की गई है और प्रत्येक कंटेनर 14 टन (उद्योग मानकों पर आधारित बताया गया है) के

सकल भार पर विचार करते हुए, जेएनपीटी ने कार्गो की मात्रा निर्धारित की है जो विभिन्न भंडारगृहों में खाली की जाएगी।

इसके अलावा, प्रत्येक प्रकार के भंडारगृह पर प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की प्रतिशत और 6 टन प्रत्येक पर पार्सल के औसत भार पर विचार करते हुए, जेएनपीटी ने पार्सलों की संख्या निर्धारित की है जो फोर्कलिफ्ट द्वारा प्रहस्तित की जाएगी।

उसके बाद, 2 फेरे प्रति पार्सल और 15 फेरे प्रति घंटा अर्जित करने की अपेक्षा पर विचार करते हुए, जेएनपीटी ने दोनों फोर्कलिफ्टों अर्थात् सात और एक पर क्रमशः 3 टन और 10 टन की अपेक्षा निर्धारित की है। इसके अलावा, विचार करते हुए कि 3 टन फोर्कलिफ्टों का 50 प्रतिशत खरीदा जाएगा और शेष किराये पर लिया जाएगा, जेएनपीटी ने 4 फोर्कलिफ्टों के अधिग्रहण की लागत को लेखा में लिया है।

- (iii). 3 टन फोर्कलिफ्ट और 10 टन फोर्कलिफ्ट दोनों के मामले में 2 फेरे प्रति पार्सल विचार करने के लिए आधार इस स्थिति पर आधारित बताया गया है कि एक फेरा भरण के लिए अपेक्षित है और दूसरा फेरा खाली करने के लिए अपेक्षित है। इस स्थिति पर विश्वास किया गया है।
- (iv). 3 टन फोर्कलिफ्ट और 10 टन फोर्कलिफ्ट दोनों के मामले में 15 फेरों पर विचार करने के लिए आधार फोर्कलिफ्ट प्रदाता द्वारा उपलब्ध करवाई गई सूचना के आधार पर और उद्योग मानकों के अनुसार बताया गया है।
- (v). पत्तन द्वारा प्रेषित गणनाओं के अनुसार, विभिन्न भंडारगृहों और यार्ड में 10 टन फोर्कलिफ्ट की एक संख्या का उपयोग केवल लगभग 10 प्रतिशत पर बहुत कम देखा गया है। इसी तरह, भंडारगृह में 3 टन फोर्कलिफ्ट की सात संख्या का समग्र उपयोग भी लगभग 33 प्रतिशत देखा गया है। दोनों उपस्कर के कम उपयोग के संबंध में विशिष्ट प्रश्न पर, हालांकि जेएनपीटी ने उपस्कर के कम उपयोग को स्वीकार किया है, इसका मत है कि दोनों प्रकार की फोर्कलिफ्ट की उपलब्धता अवरोध मुक्त और कुशल भंडारगृह प्रचालन सुनिश्चित करेगी। जेएनपीटी ने यह भी बताया है कि 3 टन फोर्कलिफ्ट की एक संख्या कई भंडारगृहों को सेवा प्रदान नहीं कर सकते क्योंकि इसे भंडारगृहों के बीच चलाते रहना बहुत मुश्किल है।
- (vi). जब उच्चतर क्षमता 10 टन फोर्कलिफ्ट यार्ड और भंडारगृहों के बीच जा सकती है और विभिन्न भंडारगृहों में भी जा सकती है तो विभिन्न भंडारगृहों के में केवल 3 टन फोर्कलिफ्ट की कम क्षमता का उपयोग करने में अन्तर, यदि कोई हो, बिना स्पष्ट किए रह जाएंगे। इसलिए, यार्ड प्रचालनों और भंडारगृह प्रचालनों कुल 23080 घंटे के लिए प्रचालनात्मक घंटों के आधार पर (सर्वोत्तम क्षमता में यातायात में वृद्धि पर विचार करने के बाद), यह देखा गया है कि समग्र रूप से फोर्कलिफ्टों की 4 संख्या 70 प्रतिशत उपयोग पर उक्त प्रचालन करने के लिए पर्याप्त है।

चूंकि ओडीसी यातायात में परिकल्पित किए गए हैं और इस स्थिति पर विचार करते हुए कि 10 टन फोर्कलिफ्ट ओडीसी का प्रहस्तन करने के लिए अपेक्षित होगी, जेएनपीटी की राय के

अनुसार, 10 टन फोर्कलिफ्ट की एक संख्या और 3 टन फोर्कलिफ्ट की 3 संख्या पर विचार किया गया है।

- (vii). इसके अलावा, पहले उल्लिखित कारणों से, 3 टन फोर्कलिफ्टों की अपेक्षा का 50 प्रतिशत स्वामित्व आधार और 50 प्रतिशत किराया आधार पर सुविचारित किए गए हैं।
- (viii). पहले उल्लिखित कारणों से, डाउनटाइम के लिए अतिरिक्त 3 टन फोर्कलिफ्ट की लागत विश्लेषण में स्वामित्व आधार पर सुविचारित की गई है।
- (ix). चूंकि जेएनपीटी सीएफएस के लिए प्रशुल्क शुरू में 18 महीनों के लिए निर्धारित किया जा रहा है, इसलिए विश्लेषण के बाद वाले हिस्से में स्पष्ट किए गए कारणों से, जेएनपीटी द्वारा यथा प्रेषित 10 टन फोर्कलिफ्ट और 3 टन फोर्कलिफ्ट के सकल मूल्य पर 10 टन फोर्कलिफ्ट की 1 संख्या और 3 टन फोर्कलिफ्ट की 3 संख्या (स्वामित्व आधार पर 3 टन फोर्कलिफ्ट की 50 प्रतिशत अपेक्षा जमा डाउनटाइम के लिए अतिरिक्त फोर्कलिफ्ट होते हुए) निर्धारित करने के लिए आधार रूप में 31 मार्च 2014 और 31 मार्च 2015 को समाप्त दो वर्षों के लिए आधार रूप में सुविचारित किया गया है।
- (ग). खाली कंटेनर प्रहस्तक (ईसीएच):
- (i). ईसीएच भंडारगृहों तगि यार्ड में कार्गो को खाली किए जाने की वजह से खाली होने वाले आयात खाली कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए है, जो सर्वोत्तम क्षमता में आयात यातायात का लगभग 20 प्रतिशत होता है। ईसीएच यार्ड में खाली कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए इंटेंडेड है। जेएनपीटी ने बताया है कि उसे 3.5 फेरे प्रति टीईयू की आवश्यकता होगी और ईसीएच 15 फेरे प्रति घंटा अर्जित करेगा। 24 घंटे और 365 दिनों के लिए 70 प्रतिशत उपयोग पर ईसीएच के प्रचालन को लेखा में लेते हुए, जेएनपीटी ने निर्धारित किया है कि सुविधा ईसीएच की 1 संख्या से पर्याप्त होगी।
- (ii). 3.5 फेरे प्रति कंटेनर की औसत पर विचार करने का आधार जेएनपीटी द्वारा विस्तार से स्पष्ट किया गया है और नोट की तथ्यात्मक स्थिति में बताया गया है। चूंकि जेएनपीटी द्वारा प्रेषित आधार औचित्यपरक लगता है, इसलिए 3.5 फेरे प्रति कंटेनर की औसत स्थिति विश्लेषण में सुविचारित की गई है।
- (iii). 15 फेरे प्रति घंटा के संबंध में, जेएनपीटी ने बताया है कि ईसीएच के आपूर्तिकर्ताओं से यथा प्राप्त किए गए तकनीकी विशेषताओं पर विश्वास किया गया है।
- (iv). इसके द्वारा सुविचारित पैरामीटरों के संबंध में जेएनपीटी द्वारा यथा बताई गई स्थिति पर विश्वास करते हुए, ईसीएच की एक संख्या की तैनाती विश्लेषण में सुविचारित की गई है।
- (v). चूंकि जेएनपीटी सीएफएस के लिए प्रशुल्क शुरू में 18 महीनों के लिए निर्धारित किया जा रहा है, विश्लेषण के बाद वाले भाग में स्पष्ट किए गए कारणों से, जेएनपीटी द्वारा यथा प्रेषित ईसीएच का सकल मूल्य 31 मार्च 2014 और 31 मार्च 2015 को समाप्त दो

वर्षों के लिए औसत लिखित मूल्य निर्धारित करने के लिए आधार रूप में सुविचारित किया गया है।

(घ). ट्रैक्टर ट्रेलर:

(i). ट्रैक्टर ट्रेलर सीएफएस और पत्तन के बीच कंटेनरों के संचलन, ऑन व्हील भरण तथा खाली करने के लिए कंटेनरों के परिष्करण के लिए, सीएफएस और खाली कंटेनर यार्ड (ईसीवाई) के बीच खाली कंटेनरों की आवाजाही के लिए और स्कैनिंग के लिए कंटेनरों को लेने के लिए प्रयोग किया जाना परिकल्पित किया गया है, जोकि जेएनपीटी सीएफएस से लगभग 20 कि.मी. की दूरी पर स्थित बताया गया है।

(ii). उपरोक्त वर्णित प्रत्येक श्रेणी में आने वाले कंटेनरों की संख्या को देखते हुए, पूरी यात्रा में लगा समय, प्रत्येक संपूर्ण यात्रा में तय की गयी दूरी और 18 घंटे प्रतिदिन के अनुसार ट्रेलर के प्रभावी कार्यकारी समय को देखते हुए, जेएनपीटी ने आवश्यक ट्रेलर की संख्या 149 निर्धारित की है। इसके बाद यह मानते हुए कि 50 प्रतिशत ट्रेलर निजी आधार पर होंगे और शेष भाड़े पर लिए जाएंगे, जेएनपीटी ने 75 ट्रेलरों की पूंजीगत लागत को लिया है। साथ ही 8 ट्रेलरों को पूंजीगत लागत (निजता आधार पर ट्रेलर की आवश्यकता का 10%) टूट-फूट/खराबी हो जाने की स्थिति में लिया गया है।

(iii). सीएफएस से पत्तन तक और सीएफएस से ईसीवाई तक संपूर्ण यात्रा में लगे समय की गणना के दौरान जेएनपीटी ने कंटेनर में सामान चढ़ाने, उतारने में लगने वाले समय, औपचारिकताओं की पूर्ति में लगे समय तथा यात्रा में लगने वाले समय आदि को लिया है। जेएनपीटी ने पत्तन द्वार पर जाम की स्थिति में प्रतीक्षा के कारण अतिरिक्त समय तथा सड़क पर जाम होने की स्थिति में लगने वाले प्रतीक्षा समय को भी लिया है।

पत्तन के द्वार और सड़क पर होने वाले जाम के कारण ट्रेलर द्वारा अतिरिक्त समय लिए जाने को सम्मिलित करने के संबंध में, यहाँ इस बात का वर्णन करना प्रासंगिक है कि यह एक परिचित स्थान है और जेएनपीटी के आसपास जाम उपस्थित रहता है और जब ट्रेलर जाम में फँस जाता है और आगामी कार्यों के लिए शीघ्रता से उपलब्ध नहीं होता है तब सीएफएस परियालन के लिए ट्रेलर की आवश्यकता में वृद्धि हो जाती है। अधिकारी स्तर की वार्ता के दौरान, जेएनपीटी ने बताया था कि यह एक जैसाही समस्या नहीं रहेगी क्योंकि उन्होंने जाम को रोकने के लिए कदम उठाए हैं, जिससे भविष्य में आगामी परिचालन के लिए ट्रेलर शीघ्रता से उपलब्ध होंगे।

उपरोक्त कारणों से और जेएनपीटी सीएफएस का प्रशुल्क 18 महीनों के संक्षिप्त समय के लिए निश्चित किये जाने के कारण, विश्लेषण के बाद के भाग में वर्णित कारणों की व्याख्या द्वारा, वर्तमान विश्लेषण में सड़क तथा पत्तन के द्वार पर जाम लगने के कारण ट्रेलर द्वारा लगने वाला अतिरिक्त समय पत्तन द्वारा दिए गए समय आकलन पर निर्भर करता है। किन्तु जेएनपीटी को सलाह दी जाती है कि वह अपने प्रयत्नों में तेजी लाये और सीएफएस के प्रशुल्क में अगली समीक्षा से पहले जाम को कम करे।

- (iv). आगे, स्मरण रखा जाए कि 30 दिसम्बर 2009 को जेएनपीटी सीएसएफ के संबंध में आदेश पारित करते समय इस प्राधिकरण ने पाया था कि जहाज कम्पनियां परेषिती से अन्य शुल्कों के माध्यम से अपने व्यय की पूर्ति कर लेती हैं और इसीलिए, सीएसएफ पर खाली करने के बाद, खाली कंटेनर के यातायात का व्यय, सीएसएफ व्यय में शामिल होता है, जिससे एक बार की सेवा के लिए परेषिती को दो बार व्यय करना पड़ता है। इसलिए, उक्त आदेशानुसार अनुचित व्यापार गतिविधि द्वारा इस प्रकार के व्यय को, प्राधिकरण, मान्यता देने के पक्ष में नहीं था।

इस संदर्भ में जेएनपीटी ने अपने प्रस्ताव के संदर्भ अंतर्गत, सीएसएफ से इसीवाई तक खाली कंटेनर के आवागमन के लिए इस व्यय को ट्रेलर की पूंजीगत लागत के साथ साथ परिचालन लागत में भी जोड़ दिया है। हालांकि, जेएनपीटी को इस संदर्भ में दिसम्बर 2009 में इस प्राधिकरण द्वारा लिया गया निर्णय ज्ञात है, इस संदर्भ के अंतर्गत अपने प्रस्ताव में जेएनपीटी ने इस उगाही की विधि में कोई परिवर्तन नहीं किया है, जिसके लागू किये जाने से, यह सुनिश्चित किया जा सके कि कंसाइनी को एक बार की सेवा के लिए दो बार व्यय नहीं करना पड़े। इसलिए, इस प्राधिकरण ने, सीएसएफ से इसीवाई तक खाली कंटेनर के आवागमन से संबंधित व्यय को ट्रेलर की पूंजीगत लागत के साथ साथ परिचालन लागत में नहीं जोड़ा है। इसके अनुसार अध्याय 2 में "प्रबंध और यातायात परिचालन" के अंतर्गत क्रम संख्या (i) में प्रदर्शित दरों में जेएनपीटी सीएसएफ से इसीवाई तक खाली कंटेनर के आवागमन से संबंधित व्यय सम्मिलित नहीं है। दरों के पैमाने के प्रासंगिक प्रावधानों को यह स्थिति दर्शाने के लिए यथोचित रूप से संशोधित कर दिया गया है।

- (v). उपरोक्त परिवर्तनों को लागू करने के परिणामस्वरूप आवश्यक ट्रेलरों की संख्या 149 ज्ञात हुई। हालांकि जेएनपीटी ने भी आवश्यक ट्रेलरों की संख्या 149 निर्धारित की है (75 निजी और 74 भाड़े पर), जैसे कि पहले चर्चा की जा चुकी है, अभी यह देखा जाना है कि सर्वोत्कृष्ट क्षमता पर, यातायात में वृद्धि होने से अतिरिक्त कंटेनर के प्रबंध के लिए हमारे द्वारा तय की गयी ट्रेलरों की संख्या पर्याप्त है।
- (vi). बाद में उपरोक्त कारणों से ट्रेलरों की आवश्यकताओं के 50% को निजी आधार तथा आवश्यकताओं के 50% को भाड़े के आधार पर सुविचारित किया गया।
- (vii). पूर्व कथनानुसार, कार्य को संचालित करने के लिए आवश्यक ट्रेलरों की संख्या के अतिरिक्त, जेएनपीटी ने टूट-फूट/खराबी को ध्यान में रखते हुए 8 और ट्रेलरों की पूंजी लागत को भी सुविचारित किया है। पूर्व कथित कारणों द्वारा इनको विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।
- (viii). क्योंकि जेएनपीटी सीएसएफ का प्रशुल्क प्रारंभ में संक्षिप्त समय के लिए स्थिर कर दिया गया है, जिसका कारण विश्लेषण के अग्र भाग में बताया गया है, जेएनपीटी द्वारा ट्रैक्टर ट्रेलर के आंके गए सकल मूल्य के आधार पर 83 ट्रेलरों के लिए दो वर्षों के अंत में, अर्थात्, 31 मार्च 2014 और 31 मार्च 2015 की समाप्ति पर (उपरोक्त कारणों के अनुसार, ट्रेलरों की आवश्यकताओं के 50% को निजी आधार तथा खराबी को ध्यान में रखते हुए अतिरिक्त ट्रेलर) औसत मूल्यहासित मूल्य निर्धारित किया गया है।

(ड). जेएनपीटी द्वारा मूल्यांकित उपकरणों की संख्या और हमारे द्वारा सुविचारित संख्या निम्न रूप में सारिणी-बद्ध है:

उपकरण के प्रकार	जेएनपीटी द्वारा मूल्यांकित				हमारे द्वारा सुविचारित			
	स्वामित्व	भाड़ा	डाउनटाइम	कुल	स्वामित्व	भाड़ा	डाउनटाइम	कुल
रीछ स्टैकर	3	3	1	7	3	3	1	7
10 टन फोर्कलिफ्ट	1	0	0	1	1	0	0	1
3 टन फोर्कलिफ्ट	4	4	1	9	2	1	1	4
रिक्त कंटेनर प्रबंधक	1	0	0	1	1	0	0	1
ट्रैक्टर ट्रेलर	75	74	8	157	75	74	8	157

(घ). जेएनपीटी ने अन्य उपकरणों जैसे ट्राली, रैम्प, तराजू आदि की लागत अपनी गणनाओं में 15 लाख रुपये सुविचारित की है। क्योंकि जेएनपीटी सीएफएस का प्रशुल्क प्रारंभ में संक्षिप्त समय के लिए स्थिर कर दिया गया है, जिसका कारण विश्लेषण के अग्र भाग में बताया गया है, जेएनपीटी द्वारा प्रत्येक ट्राली, रैप, तराजू आदि के आंके गए सकल मूल्य के आधार पर इन उपकरणों के लिए दो वर्षों के अंत में, अर्थात्, 31 मार्च 2014 और 31 मार्च 2015 की समाप्ति पर औसत मूल्यहासित मूल्य निर्धारित किया गया है।

(छ). उपकरण लागत के अंतर्गत, जेएनपीटी ने 60 टन विद्युत् त्रिज, डीजल जनरेटर सेट, कार्यालय उपकरण, फर्नीचर और फिक्सचर और सूचना-प्रौद्योगिकी सिस्टम (सॉफ्टवेयर और हार्डवेयर) की लागत को भी सुविचारित किया है।

जेएनपीटी ने उपरोक्त वर्णित परिसंपत्तियों के 31 मार्च 2013 को मूल्यहासित मूल्य को प्रकट नहीं किया है। यह मानते हुए कि उक्त परिसंपत्तियां, पतन परिचालन के लिए मूल आवश्यकताएं हैं, उक्त परिसंपत्तियों के मूल्यहासित मूल्य को प्रकट नहीं करने का कारण अभी तक बताया नहीं गया है। इसके बाद, परिसंपत्तियों की लागत के विषय में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करने के विशिष्ट आग्रह के बावजूद जेएनपीटी ने अभी तक इसे उपलब्ध नहीं कराया है। इस परिसंपत्तियों की कीमत, क्योंकि जेएनपीटी सीएसएफ की कुल परिसंपत्तियों की तुलना में बहुत ही मामूली है, इसलिए उक्त परिसंपत्तियों की कीमत जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत की गयी कीमतों के अनुसार सुविचारित की गयी है। जेएनपीटी को हालांकि जेएनपीटी सीएसएफ के प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय उक्त परिसंपत्तियों के मूल्यहासित मूल्यों को प्रस्तुत करने का परामर्श दिया जाता है।

(xi). परिचालन लागत

(क). वेतन, मजदूरी व भत्ते:

(i). व्यय के इस मद में लागतों के अंतर्गत कार्यस्थल पर लगे उपकरणों के परिचालन के लिए प्रयुक्त अनुबंधित श्रमिकों की मजदूरी लागत, अर्थात् रीछ स्टैकर्स, 10 टन और 3 टन की फोर्कलिफ्ट, ट्रेलर, रिक्त कंटेनर प्रबंधक। इसमें रीफर कंटेनर की स्थिति में अतिरिक्त श्रम शक्ति की लागत, सीएसएफ के संदर्भ में परिचालन और प्रत्यक्ष श्रमिक लागत और बफर यार्ड जैसे पर्यवेक्षक, निरीक्षक, लिपिक, सुरक्षा कर्मचारी, विद्युत-मिस्त्री, बढ़ई आदि और इसमें वेयरहाउस की श्रम शक्ति भी सम्मिलित है।

- (ii). उपरोक्त वर्णित विभिन्न उपकरणों के परिचालन के लिए प्रयुक्त अनुबंधित श्रमिकों की मजदूरी की लागत की स्थिति में, जेएनपीटी ने संचालकों, क्लीनर, अभियंताओं, मैकेनिकों और अन्य श्रमिकों की लागत सुविचारित की है जो उक्त उपकरणों के परिचालन में प्रत्यक्ष रूप से सम्मिलित होंगे।

प्रत्येक उपकरण के लिए संचालक और क्लीनर की स्थिति में, जेएनपीटी द्वारा लागत की गणना, तीन शिफ्टों के लिए प्रति उपकरण प्रति पाली एक संचालक और क्लीनर के लिए की गयी है। अभियंताओं, मैकेनिकों, वेल्डर, सहायक, विद्युत-मिस्त्री और टायरवालों की स्थिति में लागत की गणना दो शिफ्टों के लिए प्रति उपकरण प्रति शिफ्ट, प्रयुक्त प्रति व्यक्ति के अनुसार इस आधार पर की जाती है कि उक्त श्रमिकों की आवश्यकता उपकरणों की मरम्मत-रखरखाव की आवश्यकता के अनुसार होती है। इसलिए जेएनपीटी ने तीसरी पाली के लिए किसी भी श्रमिक पर विचार नहीं किया है।

बीसीएचए की टिप्पणी के अनुसार तीन शिफ्टों के लिए जेएनपीटी द्वारा अनुमानित श्रम-शक्ति की लागत, सीएफएस के प्रातय 10:00 बजे से रात्रि के अधिकतम 10:00 बजे तक परिचालन के संबंध में गलत है। इस संबंध में इस बात को दृष्टिगत रखना होगा कि बीसीएचए की कार्यकारी घंटों के संबंध में टिप्पणी, जेएनपीटी सीएफएस स्थित सेवा प्रदाता के कार्यकारी घंटों के संदर्भ में है जबकि जेएनपीटी द्वारा अनुमानित मानव-शक्ति की लागत, यातायात के सर्वोत्कृष्ट स्तर के 70 प्रतिशत उपयोग पर सुविधाओं के परिचालन के लिए है। इसके अतिरिक्त जेएनपीटी ने यह भी विचार किया है कि सीएफएस को कंटेनर किसी भी समय प्राप्त हो सकते हैं और सीएफएस द्वारा कंटेनर के आगमन को निषिद्ध नहीं किया जा सकता है। जेएनपीटी के अनुसार, कभी भी समय प्राप्त हुए कंटेनर को सेवा उपलब्ध कराने के लिए सीएफएस पर दिन भर सभी शिफ्टों श्रमिकों और श्रम-शक्ति की आवश्यकता होगी। यह ध्यान देने योग्य है कि उपकरण के परिचालन के लिए आवश्यक श्रमिकों की संपूर्ण संख्या को तीसरी पाली के लिए सुविचारित नहीं किया गया है अपितु तीसरी पाली में उपकरण के संचालक और क्लीनर की मजदूरी लागत में जोड़ दी गयी है। साथ ही इस बात पर भी विचार किया जाए कि जेएनपीटी, सीमा शुल्क की इस अधिसूचना को नकार नहीं सकता जिसके अंतर्गत जेएनपीटी सीएसएफ को दूसरी और तीसरी पाली में भी कार्यरत होना है।

दूसरी और तीसरी पाली के परिचालन में श्रमिकों को प्रयुक्त करने के संदर्भ में, जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत न्यायसंगत तर्क और स्वतंत्र विश्लेषण के आधार पर, जहां कहीं भी लागू हो, यातायात के सर्वोत्कृष्ट स्तर पर, अनुबंधित श्रमिकों को प्रयुक्त करने पर श्रम-शक्ति लागत सुविचारित की जाती है, जो पिछले अंतरणों में पहले से की गयी चर्चा के अनुसार, उपकरणों की संख्या में परिवर्तन होने से से अनुबंधित श्रमिकों की संख्या में हुए परिवर्तन के अधीन होती है।

- (iii). रीफर कंटेनर की स्थिति में अतिरिक्त आवश्यक श्रमिकों की लागत के संदर्भ में, जेएनपीटी ने दो शिफ्टों में एक पर्यवेक्षक मैकेनिक और सभी तीनों शिफ्टों में दो विद्युत-मिस्त्रियों की लागत सुविचारित की है। दूसरी और तीसरी पाली के परिचालन में श्रमिकों को प्रयुक्त करने के संदर्भ में, जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत न्यायसंगत तर्क और स्वतंत्र विश्लेषण के आधार पर, जहां कहीं भी लागू हो, जैसा पहले बताया गया है, यातायात को सर्वोत्कृष्ट स्तर पर व्यवस्थित करने के लिए रीफर कंटेनर की स्थिति में अतिरिक्त श्रम शक्ति को भी सुविचारित किया जाता है।
- (iv). प्रत्येक प्रकार के अनुबंधित श्रमिक की आवश्यकता के अनुसार लागत के संदर्भ में पत्तन ने एक मानव श्रम आपूर्तिकर्ता एजेंसी की कोटेशन की एक प्रति प्रस्तुत की है, जिसमें प्रत्येक प्रकार के श्रमिकों की आपूर्ति दरें प्रदर्शित हैं। इस संदर्भ में पत्तन द्वारा प्रस्तुत दस्तावेज का प्रयोग विश्लेषण में किया गया है।
- (v). वेयरहाउस के श्रमिकों को सम्मिलित करते हुए सीएफएस और बफर यार्ड में प्रयुक्त परिचालन और प्रत्यक्ष श्रमिकों की लागत के संदर्भ में, सबसे पहले इस बात को देखा जाना चाहिए कि श्रमिकों की यह श्रेणी, अनुबंधित श्रमिकों के अतिरिक्त है। जैसा कि



पहले बताया जा चुका है कि अनुबंधित श्रमिक विभिन्न उपकरणों के परिचालन के लिए हैं जबकि परिचालन और प्रत्यक्ष श्रम शक्ति सीएफएस और बफर यार्ड तथा वेयरहाउस के लिए हैं और इसकी प्रकृति स्थायी है।

यह बात ध्यान देने योग्य है कि जेएनपीटी की रिपोर्ट के अनुसार, उक्त श्रम शक्ति स्थायी श्रमिक हैं जो वर्तमान ठेकेदार को उसके द्वारा ठेके के प्रारम्भ में प्रदान की गयी थी और उसे रोहगार देते हुए पारिश्रमिक देना ही है, चाहे सीएफएस का परिचालन कोई भी करे। दूसरे शब्दों में, जेएनपीटी और सीएफएस संचालक के मध्य हुए अनुबंध के अनुसार यह स्थायी मानव श्रमशक्ति आवश्यक रूप से सीएफएस संचालक के साथ रहेगी, जिसका सीएफएस पर यातायात के स्तर के प्रबंध से कोई संबंध नहीं है।

इसलिए अनुबंध की शर्तों को ध्यान में रखते हुए जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत मानव श्रम शक्ति की लगभग 660 संख्या को मान्यता दी जाती है, जबकि यातायात के सर्वोत्कृष्ट स्तर के संदर्भ में यह किसी विशिष्ट मूल्यांकन पर आधारित नहीं है।

साथ ही, उक्त श्रम शक्ति की लागत का प्रबंधन, 30 जून 2013 को समाप्ती होने वाले श्रमिकों की यूनियन के साथ एक तीन-वर्षीय समझौते ज्ञापन द्वारा होता है। इस संदर्भ में पत्तन द्वारा प्रस्तुत दस्तावेज का संज्ञान इस विरलेक्षण में लिया गया है। इस संदर्भ में, इस बात का उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वर्ष 2012 में सीसीटीपीएल के सामान्य संशोधन प्रस्ताव के निपटारे के समय श्रम लागत बढ़ने के कारण सीसीटीपीएल और कर्मचारियों की यूनियन के मध्य हुए दीर्घ-अवधि समझौते को मान्यता प्रदान की गयी थी।

(ख). विद्युत लागत:

(i). विद्युत् लागत की गणना जेएनपीटी द्वारा रीफर कंटेनर, 50 टन वे-ब्रिज और अन्य उपकरणों द्वारा यूनिट उपभोग को देखते हुए और विद्युत् की प्रति यूनिट लागत को ध्यान में रखते हुए 11.83 की गयी है।

(ii). प्रत्येक रीफर कंटेनर के लिए 3.6 यूनिट प्रति घंटे का विद्युत उपभोग तथा 8.75 दिनों के लिए 24 घंटों के उपभोग को सुविचारित करते हुए, जो कंटेनर के कंटेनर यार्ड में रहने का समय है, जेएनपीटी ने कंटेनर यार्ड में प्रबंधित रीफर कंटेनर के संदर्भ में उपयोग घंटे प्रति वर्ष निर्धारित किये हैं। इसी प्रकार बफर यार्ड में प्रबंधित रीफर कंटेनर के लिए उपयोग घंटे निर्धारित करने के लिए, जेएनपीटी ने बफर यार्ड में कंटेनर के रहने का समय 4.5 दिन सुविचारित करते हुए अन्य दो मानकों को यथावत रखा है।

प्रति रीफर पार्टी घंटे 3.6 यूनिट का विद्युत उपभोग उद्योग मानकों पर आधारित है और उक्त शक्ति उपभोग को दस्तावेजों द्वारा प्रमाणित किया गया है।

जैसे कि पहले चर्चा की जा चुकी है, सर्वोत्कृष्ट स्तर पर यातायात में वृद्धि होने की स्थिति में रीफर कंटेनर की अतिरिक्त संख्या द्वारा विद्युत उपभोग को जोड़ लिया गया है।

(iii). मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) गोदियों में स्थापित किये गए दो 60 टन वाले विद्युत धर्मकांटे के प्रशुल्क को निश्चित करने के लिए बुथेलो ट्रेवल्स द्वारा दायर किये गए प्रस्ताव के निपटान के संबंध में आदेश संख्या टीएएमपी/39/2010- एमबीपीटी दिनांक 2 मई 2011 के 2100 यूनिट प्रति माह के शक्ति उपभोग के आधार को संज्ञान में लेते हुए, संदर्भ प्रस्ताव में विद्युत वे-ब्रिज होने की स्थिति में जेएनपीटी द्वारा 24 घंटों और 30 दिनों के लिए विद्युत उपभोग 2.90 यूनिट प्रति घंटा सुविचारित किया गया है।

इस संदर्भ में, यहां इस विषय का उल्लेख करना प्रासंगिक है, कि एमबीपीटी में स्थापित वे-ब्रिज के प्रशुल्क के निश्चित किये जाने के संबंध में, वे-ब्रिज के लिए किसी भी विशिष्ट उपभोग दिशा-निर्देशों की अनुपस्थिति में, संचालकों द्वारा अनुमानित शक्ति उपभोग को सुविचारित किया गया है। जेएनपीटी द्वारा वे-ब्रिज के शक्ति उपभोग को सुविचारित करने के लिए यद्यपि बुधेलो ट्रेवल्स के अतिरिक्त कोई भी पूर्व सूचना उपलब्ध नहीं थी, तथापि किसी भी प्रासंगिक सूचना के अभाव में, जैसा कि एमबीपीटी के मामले में भी सुविचारित किया गया था, वे-ब्रिज के संबंध में 2100 यूनिट प्रति माह के शक्ति उपभोग का संज्ञान इस विश्लेषण में भी लिया गया है।

(iv). जेएनपीटी ने रीफर और विद्युत वे-ब्रिज के अतिरिक्त प्रशासनिक भवन, यार्ड विद्युत व्यवस्था, वेयर हाउस विद्युत व्यवस्था तथा सभी शक्ति उपभोग के लिए प्रति माह 61680 यूनिट विद्युत उपभोग को 'अन्य' मद में सुविचारित किया है। 61680 यूनिट के विद्युत उपभोग को उपरोक्त वर्णित कार्यों के लिए जेएनपीटी सीएफएस के वास्तविक उपभोग के आधार पर प्रस्तुत किया गया है। विश्लेषण में इस स्थिति का भी संज्ञान लिया गया है।

(v). जेएनपीटी द्वारा अपनी गणनाओं में सुविचारित विद्युत की 11.83 की प्रति यूनिट लागत के समर्थन में 15.83 प्रति यूनिट लागत के दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत किये हैं। इस संबंध में एक प्रश्न के उत्तर में जेएनपीटी ने कहा है कि यद्यपि पत्तन द्वारा विद्युत बोर्ड को अधिक ब्याज देना पड़ सकता है, उसने औद्योगिक उपभोक्ताओं के लिए लागू होने वाले एमएसईबी के वर्तमान नियमों के अनुसार सामान्य स्तर पर प्रति यूनिट विद्युत लागत को सुविचारित किया है। इसलिए जेएनपीटी द्वारा अपनी गणनाओं में सुविचारित 11.83 की प्रति यूनिट विद्युत लागत को विश्लेषण में भी सुविचारित किया गया है।

(ग). ईंधन व्यय:

(i). जेएनपीटी ने रीच स्टैकर्स, 75 टन की क्रेनों, 35 टन की क्रेनों, 15 टन की क्रेनों, 75 टन की फोर्कलिफ्ट, 3 टन की फोर्कलिफ्ट, खाली कंटेनर प्रबंधक, ट्रैक्टर ट्रेलर, मोटर कार और जेनसेट के संबंध में ईंधन व्यय को सुविचारित किया है।

(ii). डीजल लागत की गणना में जेएनपीटी ने डीजल की लागत 46 प्रति लीटर सुविचारित की है। डीजल की वर्तमान दर एके आधार पर इसे संशोधित करके 57.61 प्रति लीटर कर दिया गया है।

(iii). ईंधन लागत का विश्लेषण करने से पहले यहां इस बात का उल्लेख करना प्रासंगिक है कि ऊपर बताए गए अनुसार, ईंधन लागत में 75 टन क्रेनों, 35 टन क्रेनों और 15 टन क्रेनों के परिचालन के लिए ईंधन व्यय सम्मिलित है। यह पाया गया है कि जेएनपीटी ने उपरोक्त वर्णित क्रेनों में से प्रत्येक से 1 क्रेन भाड़े पर लेने का परामर्श दिया है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत कार्यप्रणाली के अनुसार 75 टन क्रेन का प्रयोग ओडीसी के प्रबंधन के लिए और 35 टन तथा 15 टन क्रेन का प्रयोग ओडीसी तथा ओटी कंटेनर दोनों के प्रबंधन के लिए है। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत कार्य प्रणाली के अनुसार यह पाया गया कि जेएनपीटी द्वारा समीक्षा के अनुसार प्रत्येक वर्णित उपकरण का प्रयोग क्रमशः लगभग 13 प्रतिशत, 11 प्रतिशत और 4 प्रतिशत है। भाड़े पर लिए गए उपरोक्त उपकरणों का प्रयोग बहुत कम प्रतीत होने से तीनों विभिन्न प्रकार की क्रेनों की भाड़े पर लेने के परामर्श का कोई औचित्य नहीं बनता।

ओडीसी तथा ओटी कंटेनर के प्रबंधन के लिए आवश्यक प्रत्येक प्रकार की क्रेन के परिचालन घंटों के आधार पर, (यातायत के सर्वोत्कृष्ट स्तर में वृद्धि को देखते हुए), यह पाया गया है कि 70 प्रतिशत प्रयोग स्तर पर ओडीसी तथा ओटी कंटेनर के प्रबंधन के लिए कुल 1 क्रेन पर्याप्त है।

ओटी कंटेनर का प्रबंधन 75 टन की क्रेनों द्वारा नहीं करने का परामर्श जेएनपीटी द्वारा दिया गया है। इसलिए 35 टन की क्रेन, जिसके प्रयोग का परामर्श ओडीसी तथा ओटी कंटेनर दोनों के प्रबंधन के लिए दिया गया है, इस विश्लेषण में सुविचारित है। इसका निर्णय, बहुत सारे कंटेनर जिनके प्रबंधन का परामर्श जेएनपीटी द्वारा या तो 75 टन क्रेन अथवा 15 टन क्रेन द्वारा करने के लिए दिया गया है, को ध्यान में रख कर किया गया है। 25 टन क्रेन का परामर्श क्योंकि ओडीसी के प्रबंधन के लिए भी दिया गया है, 75 टन क्रेन को उपकरणों की श्रृंखला में सुविचारित नहीं करने से (जिसका परामर्श विशेष रूप से केवल ओडीसी के प्रबंधन के लिए दिया गया है) जेएनपीटी को परिचालन स्तर पर कोई हानि नहीं होगी। इसलिए विश्लेषण में केवल 35 टन की क्रेन को भाड़े पर लेने के लिए सुविचारित किया गया है।

- (iv). जैसा कि पहले बताया गया है, रीच स्टैकर्स के परिचालन घंटे और 20 लीटर प्रति घंटे प्रति रीच स्टैकर के उपभोग के अनुसार, जेएनपीटी ने रीच स्टैकर्स की ईंधन लागत निर्धारित की है। 20 लीटर प्रति घंटे के उपभोग की रिपोर्ट, आदेश क्रमांक टीएएमपी/47/2007— एनएमपीटी दिनांक 16 जून 2010 को पत्तन द्वारा प्राप्त किये गए रीच स्टैकर के लिए प्रशुल्क निश्चित करने के लिए न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) द्वारा प्राप्त प्रस्ताव के निपटान में सुविचारित 18 लीटर प्रति घंटे पर आधारित है। एनएमपीटी के निर्णय के आधार पर उक्त आदेश में, 18 लीटर/घंटे को संज्ञान में लिया गया था। अब संदर्भित मामले में, जेएनपीटी ने उक्त आदेश का संदर्भ दिया है जिससे 20 लीटर प्रति घंटे के व्यय को स्वीकार किया जा सके। फिर भी, एनएमपीटी के मामले में ईंधन व्यय को देखते हुए, समान व्यय को जेएनपीटी सीएफ में रीच स्टैकर के उपभोग के लिए भी सुविचारित किया गया है, क्योंकि 20 लीटर प्रति घंटे के उच्च स्तर के उपभोग को सुविचारित करने का आरंभ अभी तक अनुत्तरित है।
- (v). जेएनपीटी ने अपने प्रस्ताव में 35 टन क्रेन के लिए ईंधन व्यय की मांग की है। किन्तु, जेएनपीटी द्वारा 35 टन क्रेन के भाड़े के व्यय के संबंध में प्रस्तुत दस्तावेज की प्रति से ज्ञात होता है की भाड़े की लागत में ईंधन लागत भी सम्मिलित है। इसलिए 35 टन क्रेन के परिचालन के लिए ईंधन लागत को अलग से सुविचारित करने का कोई औचित्य नहीं है।
- (vi). 10 टन फोर्कलिफ्ट और 3 टन फोर्कलिफ्ट की स्थिति में, जैसा कि पूर्व अंतरणों में बताया गया है, दोनों प्रकार की फोर्कलिफ्ट के वार्षिक परिचालन घंटों और दोनों प्रकार की वर्णित फोर्कलिफ्टों के लिए 8 लीटर प्रति घंटा और 5 लीटर प्रति घंटा क्रमशः के उपभोग को देखते हुए जेएनपीटी ने 10 टन और 3 टन फोर्कलिफ्ट से संबंधित ईंधन लागत का निर्धारण किया है। उपरोक्त वर्णित प्रत्येक प्रकार की फोर्कलिफ्ट का ईंधन उपभोग, उपकरण निर्माता से बातचीत की रिपोर्ट के आधार पर तथा उद्योग जगत में विद्यमान दक्षता मानकों पर आधारित होता है।
- साथ ही, जेएनपीटी ने 10 टन फोर्कलिफ्ट के लिए 8 लीटर प्रति घंटे के ईंधन उपभोग को न्यायोचित बताते हुए कहा है कि किसी बहुदेशीय कार्गो बर्थ में 10 टन की फोर्कलिफ्ट प्रयुक्त होने पर 2008 के प्रत्यक्ष प्रशुल्क दिशानिर्देशों के नियमानुसार ईंधन उपभोग 10 लीटर प्रति घंटा है। इसी प्रकार 3 टन फोर्कलिफ्ट के लिए 5 लीटर प्रति घंटे के ईंधन उपभोग को न्यायोचित बताते हुए कहा गया है कि किसी बहुदेशीय कार्गो बर्थ में 5 टन की फोर्कलिफ्ट प्रयुक्त होने पर 2008 के प्रत्यक्ष प्रशुल्क दिशानिर्देशों के नियमानुसार ईंधन उपभोग 7 लीटर प्रति घंटा है। जेएनपीटी द्वारा सुविचारित ईंधन उपभोग, जेएनपीटी द्वारा बताए गए प्रत्यक्ष प्रशुल्क दिशानिर्देशों के नियमों से मेल नहीं खाते हैं। किसी भी स्थिति में, जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत यह

स्थिति रिपोर्ट कि आइल द्वारा सुविचारित ईंधन लागत उद्योग के मानकों के अनुसार है और इसका संज्ञान विश्लेषण में लिया गया है।

(vii). पूर्व में बताए गए अन्तरणों के अनुसार, रिक्त कंटेनर प्रबंधक के वार्षिक परिचालन घंटों को देखते हुए और 12 लीटर प्रति घंटे पर ईंधन उपभोग के आधार पर जेएनपीटी ने रिक्त कंटेनर प्रबंधक की ईंधन संबंधी लागत का निर्धारण किया है। प्रबंधक का ईंधन उपभोग, उपकरण प्रदाता के साथ बैठक और उत्पाद दिग्दर्शिका पर आधारित होगा, जिसका संज्ञान इस विश्लेषण में लिया गया है।

(viii). ट्रैक्टर ट्रेलर के ईंधन उपभोग के संबंध में, जेएनपीटी ने ट्रैक्टर ट्रेलर द्वारा की गयी गतिविधियों के आधार पर ईंधन लागत निर्धारित की है, जैसे सीएफएस से पत्तन तक गतिविधि, सीएफएस से रिक्त कंटेनर यार्ड और कंटेनर स्कैनिंग।

उपरोक्त वर्णित प्रत्येक गतिविधि के संबंध में वार्षिक संचालक घंटे को सुविचारित करते हुए और प्रति ट्रेलर 5 लीटर प्रति घंटे के ईंधन उपभोग को आधार मानते हुए, जेएनपीटी ने ट्रेलर के संबंध में ईंधन उपभोग का निर्धारण किया है। ईंधन उपभोग के संबंध में, जेएनपीटी ने तीन स्थितियों में ईंधन उपभोग की गणना की है, जैसे, न्यूनतम ईंधन उपभोग, अधिकतम ईंधन उपभोग और औसत ईंधन उपभोग और औसत ईंधन उपभोग को 5 लीटर प्रति घंटे पर सुविचारित किया है। इसी को विश्लेषण में भी लिया गया है क्योंकि औसत संख्या दोनों स्थितियों को बराबर कर देती है।

सीएफएस से ईसीवाई तक रिक्त कंटेनर के आवागमन से ट्रेलर की पूंजीगत लागत तथा परिचालन लागत को सुविचारित नहीं करने के कारण पहले से ही वर्णित हैं। उक्त आवागमन के संदर्भ में विश्लेषण में ईंधन की कीमत सुविचारित नहीं की गयी है।

(ix). मोटर कार के संदर्भ में, पूर्व वर्णन के अनुसार, 5 गाड़ियों के समूह के लिए ईंधन लागत 5000 रुपये परत माह प्रति कार सुविचारित किये गए हैं। यह अनुमानित संख्या सामान्य रूप से जेएनपीटी द्वारा सीएफएस के दैनिक प्रयोग और परिचालन के आधार पर है। विश्लेषण में इस स्थिति का भी संज्ञान लिया गया है।

(x). पूर्व के अनुभवों के आधार पर और एक महीने में जनसेट के 60 घंटों के प्रयोग में 90 लीटर प्रति घंटे की दर से ईंधन उपभोग को देखते हुए, जेएनपीटी ने जनसेट के ईंधन उपभोग को निर्धारित किया है। जेएनपीटी द्वारा उपकरण निर्माता द्वारा मॉडल की विशिष्टताओं के आधार पर उपभोग को 90 लीटर/घंटे लिया गया है जिसका संज्ञान इस विश्लेषण में भी लिया गया है।

(घ). मरम्मत तथा रखरखाव

(i). रीच स्टैकर्स, 10 टन फोर्कलिफ्ट, 3 टन फोर्कलिफ्ट, रिक्त कंटेनर प्रबंधक, ट्रैक्टर ट्रेलर, 60 टन विद्युत वे-ब्रिज, जनसेट जैसे उपकरणों और अन्य उपकरणों की स्थिति में जेएनपीटी ने मरम्मत और रख-रखाव लागत को कुल परिसंपत्ति मूल्य का 2 प्रतिशत सुविचारित किया है। कार्यालय उपकरणों, फर्नीचर और जुड़नार की स्थिति में, मरम्मत और रख-रखाव लागत को कुल परिसंपत्ति मूल्य का 15 प्रतिशत सुविचारित किया है। सिविल कार्यों के लिए सिविल परिसंपत्ति की कुल कीमत के 1 प्रतिशत को सुविचारित किया है।

- (ii). जेएनपीटी द्वारा सिविल परिसंपत्तियों के मरम्मत और रख-रखाव के अनुमान के लिए सिविल परिसंपत्तियों की कुल कीमत का 1 प्रतिशत सुविचारित करने की विधि को विश्लेषण में स्वीकार किया गया है, क्योंकि यह मुख्य पत्तन ट्रस्ट और वहां पर परिचालन करने वाले निजी टर्मिनल के सामान्य संशोधन मामलों के निपटारे के समय मरम्मत और रख-रखाव की लागत के अनुमान को सही बनाए रखने के लिए हमारे द्वारा स्वीकृत विधि के अनुकूल है। (वर्ष में कुल ब्लॉक में सिविल परिसंपत्तियों की 1 प्रतिशत कीमत जोड़ दी जाती है)

यद्यपि, उपकरण के संदर्भ में, जैसा कि पहले भी बताया जा चुका है कि पूंजी लागत ज्ञात करने के लिए उपकरणों की सकल कीमत सुविचारित नहीं की गयी है और इसीलिए सकल मूल्य पर 2 प्रतिशत की दर से मरम्मत और रख-रखाव लागत का प्रश्न ही उत्पन्न नहीं होता। इसलिए, उपकरण पर मरम्मत और रख-रखाव लागत, परिसंपत्ति की कुल कीमत के 2 प्रतिशत की दर से सुविचारित की गयी है, जो सिविल परिसंपत्तियों कुल कीमत के संदर्भ में मरम्मत और रख-रखाव लागत निर्धारित करने के जेएनपीटी द्वारा स्वीकृत विधि के अनुकूल है। वास्तव में, मुख्य पत्तन ट्रस्ट और वहां पर परिचालन करने वाले निजी टर्मिनल के सामान्य संशोधन मामलों के निपटारे के समय, सिविल परिसंपत्तियों के अतिरिक्त, सभी परिसंपत्तियों के लिए मरम्मत और रख-रखाव की लागत का अनुमान उस वर्ष के दौरान सकल ब्लॉक में परिसंपत्तियों की कीमत के 1 प्रतिशत को जोड़कर किया जाता है।

कार्यालय उपकरणों और फर्नीचर तथा जुड़नार के सकल मूल्य पर 15 प्रतिशत की अतिरिक्त दर से मरम्मत और रख-रखाव लागत वसूलने के संदर्भ में जेएनपीटी द्वारा कोई भी स्पष्टीकरण प्रस्तुत नहीं किया गया है। इसलिए इसको भी अन्य उपकरणों के समान व्यवहार करते हुए, हमारे द्वारा विश्लेषण में कार्यालय उपकरणों और फर्नीचर तथा फिक्सचर की मरम्मत और रख-रखाव लागत, परिसंपत्तियों की कीमत की 2 प्रतिशत सुविचारित की गयी है।

- (iii). मरम्मत और रख-रखाव लागत के अंतर्गत, जेएनपीटी ने रीच स्टैकर्स और ट्रैक्टर - ट्रैलर के सम्बन्ध में टायरों की वार्षिक परिवर्तन लागत भी निकाली है। इस संदर्भ में यहां यह उल्लेख करने योग्य है कि मुख्य पत्तन न्यास के सामान्य संशोधन भागलों के निपटारे के समय, पिछले वर्ष की वास्तविक मरम्मत और रख-रखाव की लागत को आधार मानते हुए, आने वाले वर्षों के लिए मरम्मत और रख-रखाव की लागत का आंकलन करने के लिए उसमें आवश्यक वृद्धि घटक द्वारा वृद्धि कर दी जाती है। साथ ही सिविल परिसंपत्तियों के संदर्भ में 1 प्रतिशत और अन्य परिसंपत्तियों के संदर्भ में दो प्रतिशत की अनुमति, उस वर्ष के दौरान परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक में सिविल परिसंपत्तियों और अन्य परिसंपत्तियों के योग पर मरम्मत और रख-रखाव की लागत को पूरी करने के लिए दी जाती है। उक्त प्रतिशतता द्वारा परिसंपत्तियों के संबंध में सभी मरम्मत और रख-रखाव की लागत की पूर्ति की आशा की जाती है। आगे, जेएनपीटी ने रीच स्टैकर्स और ट्रैक्टर ट्रैलर के टायरों परिवर्तन के प्रति किये गए व्यय के समर्थन में कोई दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किया है। इसलिए इनको विश्लेषण में सुविचारित नहीं किया गया है।

(ड) बीमा लागत:

जेएनपीटी ने, 2008 के प्रत्यक्ष प्रशुल्क दिशानिर्देशों के आधार पर उपकरण, कार्यालय फर्नीचर और सिविल परिसंपत्तियों के सकल मूल्य की 1 प्रतिशत बीमा लागत सुविचारित की है। यद्यपि पिछले पैराग्राफ में बताए गए कारणों के अनुसार पूंजी लागत निर्धारण के लिए उपकरण की सकल कीमत सुविचारित नहीं की गयी है। साथ ही, केवल प्रत्यक्ष मामलों में ही सकल मूल्य पर बीमा लागत सुविचारित की जाएगी। क्योंकि जेएनपीटी सीएसएफ के लिए प्रशुल्क का स्थिरीकरण, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के

का पालना करता है, इसलिए सकल मूल्य पर बीमा लागत सुविचारित करने का प्रश्न ही नहीं उठता। इसलिए बीमा लागत, परिसंपत्तियों के कुल मूल्य के 1 प्रतिशत पर सुविचारित की गयी है।

(च). पट्टा किराया:

जेएनपीटी द्वारा लीज किराए का निर्धारण 12 महीनों के लिए 243796 वर्ग मीटर की भूमि के लिए 21.83 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह की दर से किया गया है।

243796 वर्ग मीटर क्षेत्रफल की गणना, जेएनपीटी द्वारा 261267 वर्ग मीटर के कुल कंटेनर यार्ड एरिया और बफर यार्ड एरिया में से पुराने बने शोड और निकटवर्ती एरिया वाले गैर-सीएफएस के 17471 वर्गमीटर वाले क्षेत्रफल को घटाकर की गयी है। जैसा पहले बताया जा चुका है, जेएनपीटी के अनुसार, उक्त क्षेत्र को सीएफएस आने वाले अन्य कंटेनर कार्गो के लिए के भण्डारण के लिए प्रयुक्त नहीं किया जा सकता। इसलिए जेएनपीटी ने, सही रूप से उक्त क्षेत्र को पट्टा किराये की गणना में से हटा दिया है।

सूचना के अनुसार, 21.83 प्रति वर्ग मीटर की दर से पट्टा किराया, वर्ष 2011-12 का पट्टा किराया है। 2010 के भू-नीति दिशा-निर्देशों में दिए गए प्रावधानों के अनुसार प्रत्येक वर्षों 2012-13 तथा 2013-14 के लिए 2% प्रति वर्ष वृद्धि होगी। इस प्रकार यह दर 22.71 प्रति वर्ग मीटर प्रति मीटर निकलती है जिसे विश्लेषण में लिया गया है। इसके अनुसार, जेएनपीटी की रिपोर्ट के अनुसार, लीज किराया 6.31 करोड़ के स्थान पर 6.64 करोड़ बनता है।

(छ). जल शुल्क:

उक्त शुल्क का अनुमान जेएनपीटी द्वारा पिछले एक वर्ष में अनुभव किये गए उपभोग के तरीकों के आधार पर और टीएमपी द्वारा अनुमोदित जल दरों को सुविचारित करते हुए लगाया गया है। इस स्थिति का संज्ञान विश्लेषण में लिया गया है।

(ज). आर टी ओ कर:

जेएनपीटी ने प्रत्येक उपकरण जैसे रीच स्टैकर्स, 10 टन और 3 टन की फोर्कलिफ्ट, ट्रेलर, रिक्त कंटेनर प्रबंधक के सदर्थ में वार्षिक आरटीओ टैक्स निर्धारित किया है। वार्षिक आरटीओ कर, रीच स्टैकर के लिए रु0 40000/-, ट्रैक्टर ट्रेलर के लिए रु0 33750/-, तीन टन फोर्कलिफ्ट के लिए रु0 2100/-, 10 टन फोर्कलिफ्ट के लिए रु0 6100/- और रिक्त कंटेनर प्रबंधक के लिए रु0 8500/- है। जेएनपीटी ने कुछ उपकरणों के रोड टैक्स भुगतान संबंधी रसीदें प्रस्तुत की हैं। इस स्थिति का संज्ञान लिया गया है। आरटीओ कर की गणना में उपकरण की संख्या में सुविचारित वृद्धि को भी, जैसा कि पहले बताया जा चुका है, सम्मिलित किया गया है।

(झ). भाड़ा शुल्क:

रीच स्टैकर्स, 3 टन की फोर्कलिफ्ट और ट्रैक्टर ट्रेलर के संबंध में भाड़ा शुल्क को सुविचारित किया गया है। पूर्व पैराग्राफ में उल्लेखित कारणों द्वारा भाड़ा शुल्क केवल 35 टन वाली क्रेन के लिए ही सुविचारित किया जा रहा है। दूसरे शब्दों में, 75 टन और 15 टन क्रेन के लिए भाड़ा शुल्क सुविचारित नहीं किया जा रहा है, जैसा दावा जेएनपीटी ने किया है।

रीच स्टैकर्स, 3 टन की फोर्कलिफ्ट और 35 टन वाली क्रेन के भाड़ा शुल्क के पक्ष में जेएनपीटी ने दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत किये हैं, यह पाया गया है कि दस्तावेज में रु0 1000000/- (ईधन के अलावा) का भाड़ा शुल्क, रु0 110000/- (ईधन के साथ) और रु0 165000/- (ईधन के साथ) प्रति माह प्रदर्शित है। इसका संज्ञान विश्लेषण में लिया गया है।

ट्रैक्टर-ट्रेलर के भाड़ा शुल्क के पक्ष में जेएनपीटी ने कोई दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किये हैं। आवश्यक विवरण की अनुपस्थिति में इस जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत किया हुआ मान लिया गया है।

(ण). मूल्यहास:

मूल्यहास की गणना के संबंध में, जेएनपीटी ने पुष्टि की है कि मूल्यहास की गणना 2005 की प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार की गयी है। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत विवरण में पाया गया है कि जेएनपीटी ने, कम्पनी अधिनियम में बताए गए सरल रेखा विधि का प्रयोग सीएफएस की कई परिसंपत्तियों के मूल्यहास के लिए किया है जेएनपीटी द्वारा प्रत्येक उपकरण पर मूल्यहास की गणना करने की विधि, परिसंपत्तियों के क्रय मूल्य पर आधारित है, जिसे आधार के रूप में सुविचारित किया गया है, जो पहले बताये गए अनुसार, विश्लेषण में उपकरण की संख्या के अनुसार मूल्यहास में परिवर्तन के अधीन है।

(त). सामान्य मद:

जेएनपीटी के कथन के अनुसार प्रबंधन और प्रशासनिक स्टाफ की लागत को "सामान्य मद" के अंतर्गत रखा गया है। जेएनपीटी के द्वारा प्रस्तुत विवरण के अनुसार, यद्यपि प्रबंधन और प्रशासनिक स्टाफ का वार्षिक वेतन लगभग 6.30 करोड़ रुपये के लगभग होता है, जेएनपीटी ने सामान्य मद में लगभग 4 करोड़ रुपये सुविचारित किये हैं। इस संबंध में प्रश्न के उत्तर में जेएनपीटी ने स्पष्टीकरण दिया है कि सीएसएफ के लिए उक्त व्यय को अनुमानित करने के लिए दिशा निर्देशों के अभाव में, इसने सकल स्थिर परिसंपत्तियों की 5 प्रतिशत राशि को सुविचारित किया है। यह विधि, कंटेनर टर्मिनल के मामले में 'अन्य व्ययों' के लिए 2008 के प्रत्यक्ष प्रशुल्क दिशा निर्देशों के नियमों के अनुरूप है, जहां 0.5 मिलियन टीईयू से कम क्षमता वाले कंटेनर टर्मिनल की स्थिति में 'अन्य व्ययों' के लिए सकल स्थिर परिसंपत्तियों की 15 प्रतिशत राशि निर्धारित की गयी है और 0.5 मिलियन टीईयू से अधिक क्षमता वाले कंटेनर टर्मिनल के लिए सकल स्थिर परिसंपत्तियों की 10 प्रतिशत राशि निर्धारित की गयी है। यद्यपि 'अन्य व्ययों' का अनुमान परिसंपत्तियों की सकल राशि पर लगता है, इस प्रकार अनुमानित राशि को, इस संदर्भ में जेएनपीटी के निर्णय पर विश्वास करते हुए बिना किसी परिवर्तन के सुविचारित किया जा रहा है।

(xii). जेएनपीटी ने कार्यकारी पूँजी का मूल्यांकन ऋणात्मक अंकों में किया है। इस विश्लेषण का आधार एक महीने के नकद परिचालन व्यय और चालू देयता का अंतर है। नकद शेष की तुलना में चालू देयता की संख्या क्योंकि जेएनपीटी द्वारा उच्च स्तर पर ज्ञात की गयी है, इसलिए जेएनपीटी के मूल्यांकन में यह ऋणात्मक है। जेएनपीटी द्वारा अंगीकृत इस विधि से, मूल्यहास को सम्मिलित करते हुए चालू देयता को एक महीने के परिचालन व्यय के रूप में लिया गया है। नकद शेष को मूल्यहास के बिना नकद परिचालन व्यय के रूप में लिया गया है। कार्यकारी पूँजी क्योंकि ऋणात्मक है (चालू परिसंपत्ति-चालू देयता), इसलिए विश्लेषण में इसे शून्य लिया गया है।

(xiii) प्रयुक्त पूँजी पर लाभ (रिटर्न) को परिसंपत्तियों के कुल मूल्य के 16 प्रतिशत की दर से लिया गया है।

(xiv) उपरोक्त परिवर्तनों के अंतर्गत, परिचालन लागत और प्रयुक्त पूँजी पर लाभ (रिटर्न) द्वारा प्राप्त वार्षिक आय आवश्यकता 95.12 करोड़ होती है, जिसके विपरीत जेएनपीटी के मूल्यांकन द्वारा प्राप्त वार्षिक आय आवश्यकता 97.26 करोड़ होती है।

(xv) पिछले अंतरणों में वर्णित परिवर्तनों के अंतर्गत, परिशिष्ट-I (v) के रूप में संशोधित व्यय कथन संलग्न है। जेएनपीटी द्वारा अंगीकृत विधि के अनुसार, विभिन्न सेवाओं के लिए आवंटित संशोधित वार्षिक आय आवश्यकता, परिशिष्ट-I (क) के रूप में संलग्न है।

- (xvi) संदर्भित मामले की कार्यवाही के दौरान जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत कथन के अनुसार यह बात प्रकाश में आई है कि कैलेंडर वर्ष 2010 और 2011 के दौरान जेएनपीटी सीएसएफ पर वास्तविक प्रबंधित यातायात क्रमशः 123282 टीईयू और 131144 टीईयू रहा है। जनवरी 2012 से अक्टूबर 2012 की अवधि के बीच जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत वास्तविक आंकड़ों के अनुसार, 2012 के लिए प्रबंधित टीईयू अनुपातिक रूप से 139552 टीईयू होता है। इस प्रकार यह देखा जा सकता है कि वास्तविक यातायात, मूल्यांकित सर्वोत्कृष्ट स्तर का केवल 52 प्रतिशत है। इससे प्रदर्शित होता है कि जेएनपीटी सीएसएफ का प्रयोग क्षमता से बहुत कम हो रहा है।
- (xvii) मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश के परिच्छेद 7.2, जिनके द्वारा सामान्य प्रयोगकर्ता सुविधा के लिए प्रशुल्क स्थिर किया जाता है, प्रशुल्क स्थिर करने के लिए उसके द्वारा कोई विशेष विधि का प्रयोग नहीं होता। यद्यपि, क्योंकि परिच्छेद 7.2, 2005 के संपूर्ण प्रशुल्क दिशा निर्देशों का हिस्सा मात्र है, इसलिए उन मामलों में मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशा निर्देशों में वर्णित प्रशुल्क स्थिरीकरण लागू होगा, जो 2005 के प्रशुल्क दिशा निर्देश के परिच्छेद 7.2 के अंतर्गत आते हैं।
- (xviii) लागत जोड़ने वाली विधि में, प्रशुल्क को भविष्य के प्रशुल्क चक्रों के वास्तविक अनुमानों के आधार पर स्थिर किया जाता है, वास्तविक पूर्व प्रशुल्क चक्र के आधार पर उक्त प्रशुल्क चक्र के अनुमानों को स्थापित किया जाता है। जेएनपीटी सीएसएफ के मामले में, इस प्राधिकरण ने दिनांक 30 दिसंबर 2009 के अपने आदेश में कहा था कि दिनांक 30 दिसंबर 2009 के आदेश में दर्ज कारणों से परिचालन की वास्तविक लागत और वर्तमान संचालक को पूंजीगत लागत पर विश्वास करना ठीक नहीं है। इसलिए यातायात अनुमानों के लिए, निर्देशात्मक परिचालन और सामान्य पूंजीगत लागत पर आधारित जेएनपीटी-सीएसएफ के परिचालन के लिए आवश्यक आय के मूल्यांकन के लिए एक गतिविधि आरम्भ की गयी है जो 2012 के यातायात पर आधारित है (जे पी द्वारा प्रदत्त जनवरी से अक्टूबर 2012 के वास्तविक आंकड़े और अगले दो महीनों के लिए समानानुपाती, अर्थात् नवंबर और दिसंबर 2012)
- (xix) स्मरण रहे कि गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल) और नहवा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (एनएसआईसीटीपीएल) के सामान्य संशोधन मामलों में यातायात में 3 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि अनुमानित की गयी थी। उसी विधि के अनुसार वित्त वर्ष 2012-13 में जेएनपीटी सीएसएफ पर भी यातायात में 3 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि अनुमानित की गयी है।
- (xx) यह बात ध्यान देने योग्य है कि जेएनपीटी सीएसएफ के लिए प्रशुल्क निर्देशात्मक परिचालन लागत और पूंजीगत लागत के आधार पर स्थिर किया जा रहा है जिसके कारण पहले ही बताए जा चुके हैं। यद्यपि जेएनपीटी ने निर्देशात्मक परिचालन लागतों और निर्देशात्मक पूंजीगत लागतों को स्वतंत्र और वैज्ञानिक विधि से निर्धारित किया है, भविष्य में प्रशुल्क निर्धारण के लिए उक्त विधि को जारी रखने से पहले जेएनपीटी द्वारा अपनी गणनाओं में स्वीकृत मानदंडों और नियमों की प्रभाविता की जांच की जानी चाहिए। पारित आदेश लागू होते होते अक्टूबर 2013 हो जाएगा। इसलिए वर्तमान वित्त वर्ष 2013-14 के बचे हुए छह महीने की अवधि (अक्टूबर से मार्च 2013) जेएनपीटी द्वारा स्वीकृत मानदंडों और नियमों की प्रभाविता की जांच के लिए पर्याप्त नहीं होगी, इसलिए जेएनपीटी सीएसएफ के लिए प्रारम्भ में अक्टूबर 2013 से मार्च 2015 तक के संक्षिप्त समय के लिए प्रशुल्क स्थिर कर देना अधिक श्रेयस्कर प्रतीत होता है, जिससे जेएनपीटी सीएसएफ के पास वास्तविक परिचालन के पर्याप्त आंकड़े, जेएनपीटी द्वारा अब प्रशुल्क निर्धारण के लिए स्वीकृत मानदंडों और नियमों की प्रभाविता की जांच के लिए उपलब्ध हो सकेंगे।
- (xxi) जेएनपीटी द्वारा सर्वोत्कृष्ट क्षमता पर यातायात के लिए प्रशुल्क निर्धारण के लिए स्वीकृत विधि निर्देशात्मक परिचालन लागतों और निर्देशात्मक पूंजीगत लागतों पर आधारित है जिनका पालन वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक/अनुमानों पर आधारित वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए मूल्यांकित यातायात के प्रशुल्क निर्धारण के लिए किया गया है जो निम्नलिखित संशोधनों के अंतर्गत हैं:-
- (क). कार्यवाही के दौरान बीसीएचए ने उल्लेख किया है कि जेएनपीटी का परिचालन 12 घंटों के लिए प्रातः 10 बजे से रात्रि 10 बजे तक होता है, जिसका खंडन जेएनपीटी द्वारा नहीं किया गया है। यह मानते हुए कि 1/2 पाली के लिए श्रमिकों के वेतन और मजदूरी लागत को सुविचारित करना उपयुक्त नहीं है क्योंकि श्रमिकों को पूरी पाली के



लिए पैसा देना पड़ेगा, श्रमिकों के वेतन और गजदूरी लागत को 2 शिफ्टों के लिए सुविचारित किया गया है।

- (ख). क्योंकि वर्ष 2013-14 के अनुमानित परिचालन व्यय जेएनपीटी द्वारा कतिपय नियम और मानदंडों के अनुसार अनुमानित हैं और वास्तविक व्यय नहीं हैं इसलिए वर्ष 2014-15 के लिए व्यय के अनुमान के लिए वर्ष 2013-14 के अनुमानित व्यय में कोई वृद्धि नहीं की गयी है।
- (ग). प्रयुक्त पूंजी में सम्मिलित उपकरण लागत के घटक का निर्धारण वर्ष 2013-14 और 2014-15 में प्रत्येक उपकरण के मूल्यहासित मूल्य को सुविचारित करने से होता है।
- (घ). 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के परिच्छेद 2-9-10 द्वारा रिटर्न को मूल्यांकित किये गए सुविधाओं की क्षमता के उपयोग घटक से जोड़ने की आवश्यकता प्रस्तुत करता है। वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए अनुमानित यातायात को क्रमशः 144816 टीईयू और 149161 टीईयू पर सुविचारित करते हुए और सुविधा की क्षमता का मूल्यांकन 267679 टीईयू होने पर क्षमता प्रयोग क्रमशः 54.10 प्रतिशत और 55.72 प्रतिशत प्राप्त होता है। क्षमता प्रयोग के 60 प्रतिशत से कम होने के कारण रिटर्न समानानुपात द्वारा वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए क्रमशः 14.43 प्रतिशत और 14.86 प्रतिशत दी गयी है।
- (xxii). उपरोक्त के अनुसार, वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए आय आवश्यकता क्रमशः 61-16 और 59-97 करोड़ रुपये है। इस अनुपात में संक्षिप्त समय अवधि अक्टूबर 2013 से मार्च 2015 के लिए आय आवश्यकता 90-55 करोड़ रुपये है। इस संदर्भ में लागत कथन परिशिष्ट II (क) के रूप में संलग्न है। वार्षिक आय आवश्यकता का विभिन्न सेवाओं के लिए आबंटन, जिसका मूल्यांकन इस यातायात विधि द्वारा किया गया है, जेएनपीटी द्वारा स्वीकृत विधि का पालना करती है, जो वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए क्रमशः परिशिष्ट II (ग) और परिशिष्ट II (I) के रूप में संलग्न है।
- (xxiii). जैसा कि पूर्व में बताया जा चुका है कि जेएनपीटी सीएफएस का प्रशुल्क 18 महीने के संक्षिप्त समय के लिए ही तय किया गया है, उसी अनुपात में 18 महीनों की स्थिति को दर्शाने के लिए सर्वोत्कृष्ट क्षमता पर आधारित वार्षिक आय आवश्यकता भी संशोधित की जाती है। यह संशोधित वार्षिक आय आवश्यकता 142-68 करोड़ है। यद्यपि 90-55 करोड़ रुपये के वास्तविक आंकड़ों पर आधारित अनुमानित यातायात के लिए परिपरिकलित आय आवश्यकता की तुलना में सर्वोत्कृष्ट क्षमता पर सुविधा में यातायात परिचालन के लिए मूल्यांकित आय आवश्यकता अधिक है, इस बात का ध्यान रखना चाहिए कि सर्वोत्कृष्ट क्षमता की स्थिति में, वास्तविकताओं पर आधारित अनुमानित यातायात की तुलना में आय आवश्यकता, यातायात के बहुत बड़े क्षेत्र पर वितरित हो जाती है। इसका कारण सुविधा का बहुत कम प्रयोग है। जिसके कारण निम्न स्तर पर यातायात की स्थिर लागत बढ़ जाती है। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया प्रस्ताव सुविधा में यातायात के सर्वोत्कृष्ट स्तर पर आधारित है। प्रशुल्क आय जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत की गयी हैं। 12 अप्रैल 2013 को प्रस्ताव पर आधारित जेएनपीटी द्वारा बुलाई गई बैठक में उपस्थित सभी उपयोगकर्ताओं/उपयोगकर्ता संगठनों ने प्रशुल्क निर्धारण के लिए जेएनपीटी द्वारा प्रयुक्त विधि का एक मत से समर्थन किया। यह बात ध्यान देने योग्य है की सुविधा के सर्वोत्कृष्ट यातायात स्तर पर प्रशुल्क स्थिर करने की जेएनपीटी द्वारा पालित विधि, 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के परिच्छेद 7.2 के अंतर्गत देश के प्रमुख पत्तन ट्रस्ट द्वारा हार्बर मोबाइल क्रैन्स (एचएमसी) के लिए प्रशुल्क स्थिर करने के लिए अंगीकृत विधि के अनुकूल है और इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकृत है। यद्यपि अनुमानित यातायात पर आधारित 18 महीनों के लिए 90.55 करोड़ की आय आवश्यकता, सर्वोत्कृष्ट स्तर पर यातायात की 142.68 करोड़ की आय आवश्यकता से कम है, अनुमानित यातायात के लिए प्राप्त इकाई दरें, सर्वोत्कृष्ट स्तर पर यातायात के लिए प्राप्त इकाई दरों से अधिक हैं। ऐसा होने के कारण, यह प्राधिकरण, कम उपयोगिता की लागत का बोझ उपयोगकर्ताओं पर डालने के लिए इच्छुक नहीं है। जेएनपीटी को सुविधा को सर्वोत्कृष्ट उपयोगिता स्तर तक पहुंचाने के लिए आवश्यक कदम उठाने का परामर्श दिया जाता है। उपरोक्त स्थिति के आधार पर, वर्तमान के लिए, जेएनपीटी सीएसएफ सुविधा का प्रशुल्क यातायात की सर्वोत्कृष्ट क्षमता के लिए तय किया जाता है।

(xxiv). इस बात को ध्यान में रखते हुए कि आय आवश्यकता का अर्जन सीएफएस तथा बीवाई द्वारा प्रदत्त विभिन्न सेवाओं द्वारा होना है, जेएनपीटी ने विभिन्न सेवाओं जैसे प्रबंधन, भंडारण तथा अन्य के लिए, प्रयुक्त पूंजी पर होने वाले लाभ को सम्मिलित करते हुए, परिचालन लागत को निम्न रूप से आवंटित किया है:

- (क). प्रबंधन सेवाएं जैसे, सीएफएस पर भरे हुए सामान उतारना, कारखाने में भरे सामान को उतारना, निर्यात कंटेनर को भरना, फैक्ट्री के सामान से भरे कंटेनर के क्रमबद्ध ढेर लगाना, सामान उतारना (कंसाइनी/शिपिंग एजेंट के आग्रह पर), धुलाई-सफाई के लिए हटाना और पुनःक्रमबद्ध ढेर लगाना, कार्गो प्रबंधन शुल्क, कंटेनर स्कैनिंग के लिए यातायात करना।
- (ख). भंडारण सेवाएं जैसे सीएफएस यार्ड में कंटेनर का भंडारण, बफर यार्ड में कंटेनर का भंडारण, आयात और बंधक वेयरहाउस में कंटेनर का भंडारण और निर्यात वेयरहाउस में कंटेनर का भंडारण।
- (ग). विविध सेवाएं जैसे वे-ब्रिज पर वजन करना, रीफर को प्लग करना आदि।

जेएनपीटी द्वारा कुछ मानदंडों के आधार पर विभिन्न सेवाओं जैसे उपकरण, क्षेत्र आदि के लिए लागत और लाभ को आवंटित किया गया है जो कि विश्वसनीय है। जिससे उपरोक्त वर्णन के अनुसार जेएनपीटी ने प्रत्येक सेवा के लिए दरें निश्चित कर दी हैं। जेएनपीटी द्वारा अंगीकृत विधि के आधार पर, उपरोक्त उल्लेखित सेवाओं में से प्रत्येक की दरें, संशोधित आय आवश्यकता के संदर्भ में परिकलित की गयी हैं।

वर्तमान व्यवस्था के अंतर्गत, संपूर्ण बफर यार्ड परिचालन के लिए दरें तय नहीं की गयी हैं। परिचालन लागत और परिचालन की पूंजीगत लागत और आय आवश्यकता के अनुमान लिए जेएनपीटी द्वारा सुविचारित पूंजीगत लागत द्वारा बफर यार्ड पर परिचालन से संबंधित लागत प्राप्त की जाती है। इसके कारण बफर यार्ड परिचालन के लिए दरें प्रस्तावित की गयी हैं। यह मानते हुए कि जेएनपीटी द्वारा अनुमानित आय आवश्यकताओं में बफर यार्ड पर प्रदत्त सेवाओं के लिए आवश्यक आय को ध्यान में रखा गया है और यह दृष्टिगत रखते हुए कि उपयोगकर्ताओं को इस संबंध में कोई आपत्ति नहीं है, यह प्राधिकरण संशोधित आय आवश्यकताओं पर आधारित बफर यार्ड के लिए दरें अनुमोदित करता है।

(xxv). बीसीएचए ने कहा है कि जेएनपीटी सीएफएस पर उपलब्ध सेवाएं स्तरीय नहीं हैं। इस संबंध में जेएनपीटी को, यातायात की सर्वोत्कृष्ट क्षमता पर प्रशुल्क के निर्धारण के लिए जेएनपीटी द्वारा सुविचारित प्रदर्शन मानकों के पालन को सुनिश्चित करने के लिए परामर्श दिया जाता है।

(xxvi). आईएनएसए ने प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियों में इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि उन गतिविधियों के लिए सीएफएस संसाधनों के दुरुपयोग के विरुद्ध प्रशुल्क आदेश में प्रावधान शामिल करे जो इसकी सामान्य गतिविधियां नहीं हैं। हमें इस संबंध में जेएनपीटी के विचारों का लाभ नहीं मिला है, जबकि आईएनएसए की टिप्पणियों की प्रति जेएनपीटी को अग्रेषित की गई थी। आईएनएसए की टिप्पणियों की सटीकता के अधीन, जेएनपीटी को यह सलाह दी जाती है कि वह सीएफएस संसाधनों के दुरुपयोग, यदि कोई हो, को रोकने के लिए संबद्ध सेवा प्रदाता के साथ किए गए लाइसेंस अनुबंध के अनुसार जरूरी कदम उठाए।

(xxvii). जेएनपीटी सीएफएस द्वारा प्रस्तावित दरों के पैमाने में प्रयुक्त कुछ शब्दों की परिभाषा जैसे 'रीफर कंटेनर', 'जोखिमपूर्ण कंटेनर' और 'अति आधामीय कंटेनर', जेएनपीटी के रेट स्केल में विहित समान शब्दों की परिभाषाओं के लिए एक जैसी है, और इसलिए इसे अनुमोदित किया जाता है।

(xxviii). जेएनपीटी सीएफएस द्वारा प्रस्तावित दरों के पैमाने में प्रयुक्त कुछ शब्दों की परिभाषा जैसे 'निःशुल्क अवधि', 'विलंबशुल्क' और 'पूर्ण कंटेनर भार (एफसीएल)', 'नियंत्रण भार से कम', '(एलसीएल)', 'टीईयू' और 'नगर को वापिस कार्गो', अन्य प्रमुख पल्लन न्यासों में निजी टर्मिनलों के दरों के पैमाने में विहित समान शब्दों की परिभाषाओं के लिए एक जैसी है, और इसलिए इसे अनुमोदित किया जाता है।

(xxix). शब्द 'कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस)' और 'बफर यार्ड (बीवाई)' की परिभाषाओं से, जेएनपीटी के सीएफएस और बीवाई तथा उनके क्रमशः पते संदर्भित होते हैं, जिसे अनुमोदित किया जाता है।

(XXX). जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित सामान्य नियम और शर्तों में प्रस्तावित दरों के पैमाने जैसे 20 फीट अथवा उससे कम लम्बे कंटेनर को एक टीडीयू को कहा जाता है, लम्बाई में 20 फीट से अधिक और 40 फीट तक की लम्बाई के कंटेनर के लिए प्रबंधन और भंडारण शुल्क का 150 प्रतिशत और 20 फीट की लम्बाई तक के कंटेनर के लिए 200 प्रतिशत, 40 फीट से अधिक लम्बाई के कंटेनर के लिए प्रबंधन और भंडारण शुल्क का 200 प्रतिशत और 20 फीट तक की लम्बाई के कंटेनर के लिए कंटेनर के लिए लागू शुल्क का 300 प्रतिशत, अति आयामीय कंटेनर पर शुल्क, 20 फीट तक लम्बे कंटेनर पर लागू होने वाले शुल्क का दोगुना, खतरनाक पदार्थों वाले कंटेनर पर सामान्य रूप से लागू होने वाले शुल्क का 1.25 गुना होगा, परेषिती भूमि के किराए को तब तक अदा नहीं करेगा जब तक कंटेनर को जमीन पर रखने के पश्चात क्लियर नहीं किया जाता, पत्तन कंटेनर यार्ड से सामान सीएफएस तक पहुंचने के पश्चात निःशुल्क समय आरम्भ होता है, देर से हुई भुगतान पर ब्याज, सीएफएस द्वारा सीलिंग दरों से कम दरें अध्यारोपित करने की सुविधा को संचालित करने वाले प्रतिबंध अथवा शर्तें, छोड़े गए कंटेनर किओ संचालित करने वाली शर्तें, सीएसएफ द्वारा युक्ति-संगत समय से अधिक देरी होने की स्थिति में उपयोगकर्ता द्वारा भुगतान नहीं किया जाएगा, भूमि का किराया उस समय अवधि के दौरान नहीं लगेगा जिसमें, उपयोगकर्ता के आग्रह के बावजूद सीएसएफ अपने कारणों से कंटेनर देने की स्थिति में नहीं हो, ऐसी शर्तें हैं जो अन्य प्रमुख पत्तन ट्रस्टों तथा निजी टर्मिनलों के लिए दरों के पैमाने में विहित सामान्य नियम और शर्तों के समान हैं। इसलिए उक्त शर्तों को अनुमोदित किया जाता है।

(XXXi). प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के परिच्छेद 2-18-2 के अनुसरण में उपयोगकर्ता द्वारा देरी से भुगतान ले लिए आरोपित दंड रूप में ब्याज सीएसएफ द्वारा प्रतिदाय से संबंधित प्रस्तावित टिप्पणी को स्टेट बैंक ऑफ इंडिया के प्राइम लेंडिंग रेट 14.45 प्रतिशत और 2 प्रतिशत को प्रदर्शित करने के लिए संशोधित कर दिया गया है।

(XXXii) जेएनपीटी ने शर्तें प्रस्तावित की हैं कि सीएफएस यह सुनिश्चित करेगा कि आयातक द्वारा अपने परेषण को क्लियर कराने के आग्रह के समय कंटेनर भूमि टियर पर उपलब्ध होगा और कंटेनर के जमीन पर उतरने और क्लियर होने तक भुगतान अदायगी के लिए परेषिती की जिम्मेदारी नहीं होगी। प्रस्तावित शर्त के व्यापारिक हित में होने के कारण इसे अनुमोदित किया जाता है।

19. परिणामस्वरूप और उपरोक्त वर्णित कारणों द्वारा तथा सर्वसम्मति से लिए गए निर्णय के अनुसार, यह प्राधिकरण जेएनपीटी सीएफएस और बीवाई के दरों के पैमाने को अनुमोदित करता है, जोकि परिशिष्ट-III के रूप में संलग्न है।

20.1. जेएनपीटी सीएफएस और बीवाई के दरों के पैमाने और शर्तें, भारतीय राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन बीत जाने के बाद लागू होंगी और 31 मार्च 2015 तक लागू रहेंगी। सहमति का यह अनुमोदन स्वतः समाप्त माना जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा इसे आगे बढ़ाया नहीं जाता।

20.2. जेएनपीटी सीएफएस का प्रशुल्क, जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत नियमों और मानदंडों से संबंधित प्रदत्त सूचना पर विश्वास करते हुए स्थिर किया गया है और इस विश्लेषण में दिए गए अनुमानों पर आधारित है। यदि इस प्राधिकरण को, किसी भी समय, विहित प्रशुल्क वैधता अवधि में पता चलता है कि वास्तविक स्थिति, सुविचारित स्थिति से बहुत भिन्न है अथवा इसमें स्वीकृत अनुमानों से विचलन है, तब यह प्राधिकरण जेएनपीटी से समय से पहले अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए एक प्रस्ताव प्रस्तुत करने को कहेगा और इस विचलन के कारण पत्तन को हुए अनुचित लाभ को पूरी तरह से छोड़ने को कहेगा।

20.3. इस संबंध में, जेएनपीटी को एक वर्ष के प्रत्येक तिमाही के पूरे होने के 15 दिनों के अंदर यथार्थ भौतिक और वित्तीय प्रदर्शन की रिपोर्ट प्रस्तुत करने का आग्रह किया जाएगा जो उसी प्रदर्श में होगा जिसमें प्रशुल्क प्रस्ताव के लिए लागत कथन प्रस्तुत गए हैं इस रिपोर्ट के साथ साथ जेएनपीटी से एक रिपोर्ट प्रस्तुत करने का आग्रह किया जाएगा, जिसके द्वारा प्रस्ताव में सुविचारित नियमों और मानदंडों को परिलक्षित करते हुए प्रत्येक तिमाही में जेएनपीटी सीएफएस और बीवाई द्वारा इस संदर्भ के अंतर्गत वास्तविक प्राप्ति की तुलनात्मक स्थिति प्रदर्शित की जाएगी।

20.4. 18 महीनों की प्रशुल्क वैधता अवधि के पूरे होने के पश्चात जेएनपीटी द्वारा इन 18 महीनों के पूरा होने के 60 दिनों के अंदर संपूर्ण 18 महीनों की वास्तविक भौतिक और वित्तीय प्रदर्शन की, चार्टर्ड अकाउंटेंट द्वारा हस्ताक्षरित रिपोर्ट इस प्राधिकरण को प्रस्तुत करनी होगी जो उसी प्रदर्श में होगी जिसमें प्रशुल्क प्रस्ताव के लिए लागत कथन प्रस्तुत गए हैं। इस रिपोर्ट के साथ साथ जेएनपीटी से एक रिपोर्ट प्रस्तुत करने का आग्रह किया जाएगा, जिसके द्वारा प्रस्ताव में सुविचारित नियमों और मानदंडों को परिलक्षित करते हुए उक्त 18 महीनों की समय अवधि में जेएनपीटी सीएफएस और बीवाई द्वारा इस संदर्भ के अंतर्गत वास्तविक प्राप्ति की तुलनात्मक स्थिति प्रदर्शित की जाएगी। यदि जेएनपीटी यह सूचना निर्धारित समय अवधि में उपलब्ध कराने में असफल रहता है, तब यह प्राधिकरण अपनी ओर से जेएनपीटी सीएफएस के प्रशुल्क की समीक्षा करेगा।

टी. एस. बालासुब्रह्मण्यम, सदस्य (वित्त)

[ विज्ञापन-III/4/असाधारण/143/13 ]

अनुसूच - 1 (फ)

सर्वोत्तम यार्ड क्षमता में कंटेनर फ्रेट स्टेशन/बकर यार्ड के लिए प्रत्येक की गणना

संवि 80 में द

क्र.सं.	विवरण	कंटेनर फ्रेट स्टेशन 2013 के अपने प्रस्ताव में अनुमान		टर्मिनली हाथ संश्लेषित अनुमान	
		कंटेनर यार्ड	बकर यार्ड	कंटेनर यार्ड	बकर यार्ड
I	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता				
	(I). <u>आवासीय कंटेनर</u>				
	जी=प्रति स्लॉट प्रति हैक्टेयर टीईयू में	200	200	-	-
	ए= क्षेत्र हैक्टेयरों में	12.388	4.645	-	-
	एच=औसत स्टैक ऊंचाई	2.5	2.5	-	-
	पी=दिनों की संख्या या अवधि	365	365	-	-
	एस= शीर्ष कारक	1.3	1.3	-	-
	डी=औसत वित्तन समय	8.75	4.5	-	-
	मानक यार्ड क्षमता = जी * ए * एच * पी / (एस * डी) टीईयू में	198753	144908	-	-
	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता (मानक क्षमता का 70 प्रतिशत) टीईयू में	139127	101436	-	-
	(II). <u>व्यावसायिक कंटेनर</u>				
	जी=प्रति स्लॉट प्रति हैक्टेयर टीईयू में	200	200	-	-
	ए= क्षेत्र हैक्टेयरों में	0.1373	0.0515	-	-
	एच=औसत स्टैक ऊंचाई	2.5	2.5	-	-
	पी=दिनों की संख्या या अवधि	365	365	-	-
	एस= शीर्ष कारक	1.3	1.3	-	-
	डी=औसत वित्तन समय	8.75	4.5	-	-
	मानक यार्ड क्षमता = जी * ए * एच * पी / (एस * डी) टीईयू में	2203	1607	-	-
	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता (मानक क्षमता का 70 प्रतिशत) टीईयू में	1542	1125	-	-
	(III). <u>पैकेज कंटेनर</u>				
	जी=प्रति स्लॉट प्रति हैक्टेयर टीईयू में	200	200	-	-
	ए= क्षेत्र हैक्टेयरों में	0.1716	0.0643	-	-
	एच=औसत स्टैक ऊंचाई	2	2	-	-
	पी=दिनों की संख्या या अवधि	365	365	-	-
	एस= शीर्ष कारक	1.3	1.3	-	-
	डी=औसत वित्तन समय	8.75	4.5	-	-
	मानक यार्ड क्षमता = जी * ए * एच * पी / (एस * डी) टीईयू में	2203	1606	-	-
	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता (मानक क्षमता का 70 प्रतिशत) टीईयू में	1542	1123	-	-
	(IV). <u>ऑटोमोबाइल</u>				
	जी=प्रति स्लॉट प्रति हैक्टेयर टीईयू में	100	100	-	-
	ए= क्षेत्र हैक्टेयरों में	0.6863	0.2573	-	-
	एच=औसत स्टैक ऊंचाई	1	1	-	-
	पी=दिनों की संख्या या अवधि	365	365	-	-
	एस= शीर्ष कारक	1.3	1.3	-	-
	डी=औसत वित्तन समय	6.75	4.5	-	-
	मानक यार्ड क्षमता = जी * ए * एच * पी / (एस * डी) टीईयू में	2202	1606	-	-
	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता (मानक क्षमता का 70 प्रतिशत) टीईयू में	1542	1124	-	-
	(V). <u>बोटी</u>				
	जी=प्रति स्लॉट प्रति हैक्टेयर टीईयू में	200	200	-	-
	ए= क्षेत्र हैक्टेयरों में	0.3432	0.1267	-	-
	एच=औसत स्टैक ऊंचाई	1	1	-	-
	पी=दिनों की संख्या या अवधि	365	365	-	-
	एस= शीर्ष कारक	1.3	1.3	-	-
	डी=औसत वित्तन समय	6.75	4.5	-	-
	मानक यार्ड क्षमता = जी * ए * एच * पी / (एस * डी) टीईयू में	2203	1606	-	-
	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता (मानक क्षमता का 70 प्रतिशत) टीईयू में	1542	1124	-	-
	<u>समग्र कंटेनर यार्ड और बकर यार्ड के लिए</u>				
	जी=प्रति स्लॉट प्रति हैक्टेयर टीईयू में	-	-	200	200
	ए= क्षेत्र हैक्टेयरों में	-	-	13.625	5.147
	एच=औसत स्टैक ऊंचाई	-	-	2.5	2.5
	पी=दिनों की संख्या या अवधि	-	-	365	365.0
	एस= शीर्ष कारक	-	-	1.3	1.3
	डी=औसत वित्तन समय	-	-	8.75	4.5
	मानक यार्ड क्षमता = जी * ए * एच * पी / (एस * डी) टीईयू में	-	-	221611	160556
	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता (मानक क्षमता का 70 प्रतिशत) टीईयू में	-	-	156268	112389
	कुल सर्वोत्तम यार्ड क्षमता (I + II + III + IV + V) (टीईयू में)	145294	105932	155268	112389
	कुल सर्वोत्तम यार्ड क्षमता (कंटेनरों में)	111754	81486	119437	86453
	दुफिबा की कुल सर्वोत्तम यार्ड क्षमता (कंटेनरों में)	193250		205890	

क्र.सं.	विवरण	जेएनपीटी द्वारा जुलाई 2013 के अपने प्रस्ताव में अनुमान	टीएएनपीटी द्वारा संशोधित अनुमान
		राशि रु में ₹	राशि रु में ₹
<b>II</b>	<b>पूँजी लागत</b>		
	<b>(I). निविदा लागत</b>		
	बंदिता मंजूरगृह	9209055.00	8441633.89
	आयात मंजूरगृह	4185934.00	3637106.31
	निर्यात मंजूरगृह	7534682.00	6906791.37
	निर्यात जेखिमपूर्ण मंजूरगृह	2092967.00	1918553.18
	सीएफएस के लिए सैफ्ट और बाउंड्री वॉल	12272794.00	10946636.22
	प्रचालक द्वारा कार्यालय, सड़कों तथा गार्ड का नवीकरण और पुनर्निर्माण	121427086.00	100534229.00
	जेएनपीटी द्वारा सड़कों और पार्किंग लैंड	69343371.00	64600202.34
	सीएफएस तथा बीवाई का सड़क विकास	0.00	166490154.90
	वाहन (कार्यालय प्रयोग के लिए)	3500000.00	3500000.00
	उपयोगिताएं (बिजली प्रकाशन, ट्रांसफार्मर, कंबलिंग)	12247008.00	11422548.73
	<b>उपखंड (I)</b>	<b>241812877.00</b>	<b>380597856.92</b>
	<b>(II). उपस्कर लागत</b>		
	रीबस्टर (जेएनपीटी - 4 सं., टीएएनपीटी - 4 सं.)	130942260.00	111300922.49
	10 टन कोकलिट ट्रक (जेएनपीटी - 1 सं., टीएएनपीटी - 1 सं.)	2750000.00	2337500.00
	3 टन कोकलिट ट्रक (जेएनपीटी - 5 सं., टीएएनपीटी - 3 सं.)	8250000.00	4207500.00
	खाली कंटेनर प्रस्ताव (जेएनपीटी - 1 सं., टीएएनपीटी - 1 सं.)	10772440.00	9156574.00
	ट्रैक्टर ट्रैलर (जेएनपीटी - 83 सं., टीएएनपीटी - 83 सं.)	211715819.00	170431202.89
	अन्य उपस्कर (ट्रैली, रैप, भारतालन मार्ग)	1500000.00	1275000.00
	80 टन इलेक्ट्रोनिक्स धर्म कांटा (1 सं.)	2640000.00	2640000.00
	डीजल जेनरेटर	3238550.00	3238550.00
	कार्यालय उपस्कर	2215000.00	2215000.00
	फर्नीचर और जुड़नार	811000.00	811000.00
	आईटी प्रणालियां (हार्डवेयर और सॉफ्टवेयर)	1839000.00	1839000.00
	सीएफएस और बीवाई का सड़क विकास	181521988.00	0.00
	<b>उपखंड (II)</b>	<b>558199957.00</b>	<b>309462249.38</b>
	<b>(III). इस पूँजी लागत (I + II)</b>	<b>800068934.00</b>	<b>690060106.30</b>
	<b>(IV). सर्व पूँजी</b>		
	रोकड़ रोषजमा धटाव नैजुल देवताए	-5000000.00	0.00
	<b>(V). कुल नियोजित पूँजी</b>	<b>795008934.00</b>	<b>690060106.30</b>
<b>III</b>	<b>प्रचालन लागत अनुमान</b>		
	वेतन, मजदूरी और मले	258217678.80	253694818.80
	बिजली प्रभार	27982599.46	28079256.28
	ईंधन व्यय	143187102.57	178234430.85
	नरमते और अनुक्षण	36844279.27	10030023.55
	बीमा प्रभार	7981698.95	6882111.05
	मृषि पदटा किचया	83864800.16	66444936.09
	पानी प्रभार	324000.00	324000.00
	भारतीओ टैक्स	2988350.00	2982150.00
	उपस्कर किचया प्रभार	208404070.10	201480526.01
	मूल्यभ्रस	59590051.32	51629335.77
	सामान्य उपरिव्यय	40000444.77	40000444.77
	<b>जोड़</b>	<b>845383278.41</b>	<b>840782034.95</b>
<b>IV</b>	<b>वार्षिक राजस्व अंशका प्रसारण</b>		
	(क) कुल प्रचालन लागत	845383275.41	840782034.95
	(ख) नियोजित पूँजी पर प्रतिशत @ 16%	127201429.44	110408018.85
	(ग) कुल राजस्व अंशका	<b>972584704.85</b>	<b>951190051.79</b>



## अनुबंध - II (क)

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास के कंटेनर फ्रेट स्टेशन/बफर यार्ड के लिए प्रशुल्क की गणना

क्र.सं.	विवरण	2013-14	2014-15
I	यातायात (टीईयू में)	144816	149161
II	प्रचालन लागतें		
	वेतन, मजदूरी और भत्ते	165088624	165929644
	बिजली प्रभार	19332833	19642112
	ईंधन व्यय	102068730	104479198
	मरम्मतें और अनुरक्षण	4517540	3892261
	बीमा प्रभार	3994581	3550653
	भूमि पट्टा किराया	66444938	66444938
	पानी प्रभार	324000	324000
	आरटीओ टैक्स	1758800	1792550
	उपस्कर किसिया प्रभार	106424525	108887142
	मूल्यहास	43843293	31857322
	सामान्य उपरिव्यय	40000445	40000445
	जोड़	553798308	546800265
III	नियोजित पूंजी	400855713	356021589
IV	नियोजित पूंजी पर प्रतिशत 14.43% 2013-14 में और 14.86% 2014-15 में	57843479	52904808
V	वार्षिक राजस्व अपेक्षा (II + IV)	611641787	599705073

[illegible]



Section - III (c)

1. The first step is to identify the problem or question that needs to be answered. This involves understanding the context and the specific information required.

No	Project & sub-project	Type of work	Area (ha)	Volume (cu m)	Cost (Rs. lakhs)	Beneficiaries (No.)	Remarks	Total	
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	Total
No	Project & sub-project	Type of work	Actual	Estimated	Remaining	Actual	Estimated	Remaining	

## अनुसूच — III

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास के कंटेनर फ्रेट स्टेशन और बफर यार्ड के लिए दरमान

## अध्याय — I

## परिभाषाएं

इस दरमान में, जबतक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षा न करे, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

- (i). "प्रशीतन कंटेनर" का अभिप्राय प्रशीतित कंटेनर से है जो जल्द खराब होने वाले सामानों को वहन करने के लिए उपयोग किया जाता है और वांछित तापमान बनाए रखने के लिए बिजली आपूर्ति का प्राक्धान किया जाता है।
- (ii). "जोखिमपूर्ण कंटेनर" का अर्थ ऐसे कंटेनर से होगा जिसमें आईएमओ के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण सामान शामिल होंगे।
- (iii). "निःशुल्क अवधि" का अभिप्राय उस अवधि से है जिस दौरान कार्गो/कंटेनर को बिना विलंबशुल्क प्रभारों/भूमि किराये के भंडारण की अनुमति दी जाएगी और इस अवधि में रविवार, सीमाशुल्क अवकाश दिवस और सीएफएस के गैर-कार्यदिवस भी शामिल नहीं होंगे।
- (iv). "अति आयामीय कंटेनर" का अर्थ मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से अधिक अति आयामीय कार्गो वहन करने वाला कंटेनर है जिसके लिए विशेष डिवाइसों जैसे स्लिंग्स, शेकल्स, लिफ्टिंग बीम आदि की जरूरत होती है। उनमें नष्ट हुए कंटेनर और विशेष डिवाइसों की अपेक्षा करने वाले अन्य प्रकार के कंटेनर भी शामिल होंगे।
- (v). "विलंबशुल्क" का अर्थ निःशुल्क अवधि के बाद सीएफएस परिसर के भीतर कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभार होंगे, जो दरमान में विनिर्दिष्ट किए गए हों।
- (vi). "पूर्ण कंटेनर भार (एफसीएल)" का अर्थ पत्तन के विनिर्हित एक परेषिती से संबंधित कार्गो वाला कंटेनर होगा।
- (vii). "एक कंटेनर भार से कम (एनसीएल)" का अर्थ ऐसे कंटेनर से होगा जिसमें पोत के विनिर्हित में एक परेषिती से अधिक से संबंधित कार्गो हो।
- (viii). "कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस)" का अर्थ सोनारी गांव, नवी मुम्बई, 400707 में स्थित जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास का कंटेनर फ्रेट स्टेशन होगा।
- (ix). "बफर यार्ड (बीवाई)" का अर्थ सोनारी गांव, नवी मुम्बई, 400707 में स्थित जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास का बफर यार्ड होगा।
- (x). "टीईयू" का अर्थात् बीस समकक्ष इकाईयां — आईएसओ कंटेनर के लिए परिभाषा।
- (xi). "नगर को वापस कार्गो" का अर्थ ऐसे कार्गो से होगा जो निर्यात के लिए सीएफएस में प्रवेश तो करता है लेकिन किसी कारण से निर्यात नहीं हो पाता है और नगर को वापस भेजा जाता है।

## सामान्य निबंधन और शर्तें:

- (i). ऐसे कंटेनर जो लम्बाई में 20 फीट से कम और तक हों प्रशुल्क के प्रयोजन के लिए एक टीईयू गिनती किए जाएंगे।
- (ii). ऐसे कंटेनर जो लम्बाई में 20' से अधिक हों और लम्बाई में 40' तक हों के लिए प्रहस्तन प्रभार 20' लम्बाई तक वाले कंटेनरों पर लागू प्रभारों का 150 प्रतिशत होगा।
- (iii). ऐसे कंटेनर जो लम्बाई में 20' से अधिक हों और लम्बाई में 40' तक हों के लिए भंडारण/भूमि किराया प्रभार 20' लम्बाई तक वाले कंटेनरों पर लागू प्रभारों का 200 प्रतिशत होगा।
- (iv). 40' लम्बाई से अधिक के कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार 20' लम्बाई तक के कंटेनरों पर लागू प्रभारों से 200 प्रतिशत होंगे।

- (v). 40' लम्बाई से अधिक के कंटेनरों के लिए भंडारण/भूमि किराया प्रभार 20' लम्बाई तक के कंटेनरों पर लागू प्रभारों का 300 प्रतिशत होगा।
- (vi). ऐसे कंटेनर जो मानक आकार से इतर हों इनके प्रहस्तन के लिए विशेष डिवाइसों अथवा स्लिंगो की आवश्यकता पड़ती हो उनसे 20' लम्बाई तक के कंटेनरों पर लागू दर का दोगुना प्रभारित किया जाएगा। ऐसे कंटेनर में नष्ट हुआ कंटेनर और विशेष डिवाइसों की अपेक्षा वाले कोई अन्य प्रकार के कंटेनर भी शामिल होंगे।
- (vii). जोखिमपूर्ण कंटेनर पर सामान्य लागू प्रभारों का 1.25 गुना होगा।
- (viii). 'निःशुल्क समय' कंटेनर के पतन कंटेनर यार्ड से सीएफएस पहुंचने के बाद शुरू होगा।
- (ix). सीएफएस सुनिश्चित करेगा कि कंटेनर भूमि टियर पर उपलब्ध हो जब आयातक उसके परेषण की निकासी के लिए आता है। परेषिती को तब तक भूमि किराये का भुगतान नहीं करना होगा जब तक कंटेनर उतारा और निकासित नहीं किया जाता है।
- (x). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:
- उपयोक्ता को विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा और सीएफएस विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। ब्याज की दर 16.45 प्रतिशत होगी और सीएफएस तथा पतन उपयोक्ताओं पर एकसमान रूपसे लागू होगी।
- उपयोक्ता द्वारा भुगतानों में विलंब बिल दिए जाने की तारीख के 10 दिनों बाद से शुरू होगा। यह प्राक्धान ऐसे मामले में लागू नहीं होगा जहां भुगतान एमपीटी एक्ट, 1963 में यथा विनिर्दिष्ट अथवा प्रशुल्क में शर्त के रूप में निर्धारित किया गया हो सीएफएस संपत्तियों की सेवाएं प्राप्त करने/उपयोग करने से पहले करना होता है।
- सीएफएस द्वारा वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख से 20 दिनों बाद अथवा उपयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत किए जाने पर, जो भी बाद में हो, गिनती किया जाएगा।
- (xi). (क). दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। सीएफएस, यदि ऐसी अपेक्षा हो, निम्नतर दरें प्रभारित कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट की अनुमति दे सकता है।  
(ख). सीएफएस, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों को लागू करने को शासित करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत बना सकता है यदि ऐसे युक्तिकरण से उपयोक्ता को दर प्रति इकाई में राहत मिलती हो और दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं होंगी।  
(ग). सीएफएस ऐसी दरों को लागू करने को शासित करने वाली शर्तों के युक्तिकरण और/अथवा ऐसी निम्नतर दरों के बारे में जनता को सूचना देनी होगी और ऐसी निम्न दरों में कोई और बदलावों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने को शासित करने वाली शर्तों में जनता को सूचित करना जारी रखना होगा बशर्त नई निर्धारित दरें टीएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं हो।
- (xii). गंत्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार कंटेनर की उतराई के दिन से 75 दिनों अथवा लिखित में परित्यक्त की सूचना प्राप्त होने की तारीख तक, जो भी पहले हो, निम्नलिखित के अधीन है:
- (i). परेषिती किसी भी समय परित्याग के लिए पत्र जारी कर सकता है।
- (ii). यदि परेषिती परित्याग का ऐसा पत्र जारी करने का चयन नहीं करता है, कंटेनर एजेंट/एमएलओ निम्नलिखित शर्त के अधीन कंटेनर एजेंट/एमएलओ परित्याग पत्र जारी कर सकता है कि,  
(क). लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की कस्टडी लेगा और इसे वापिस ले सकते हैं अथवा इसे पतन परिसर से हटा सकते हैं; और  
(ख). लाइन को कंटेनर की कस्टडी शुरू करने से पहले कार्गो तथा कंटेनर पर प्रोद्भूत सभी पतन प्रभार अदा करेगा; और
- (iii). कंटेनर एजेंट/एमएलओ जरूरी औपचारिकताएं पूरी करेगा और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करेगा। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्यवाई करने में उनके असफल रहने में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार तब तक वसूल करना जारी रखा जाएगा जब तक कार्गो को खाली करने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी आवश्यक कार्यवाईयां नहीं की जाती हैं।
- (iv). जहां सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा कंटेनर सोज/बंधक बनाया जाता है और 75 दिनों की निर्धारित समयावधि के भीतर इसे खाली नहीं किया जा सकता तो भूमि किराया/भंडारण प्रभार उस दिन से लागू होना बन्द हो

जाएगा जब सीमाशुल्क इसके अधीन कार्गो जारी करने का आदेश देगा कि लाइनों को जरूरी औपचारिकताएं पूरी करनी होंगी और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करनी होगी। अन्यथा, सीज किया गया/बंधक बनाया गया कंटेनर पत्तन परिसर से लाइन/परेषिती द्वारा हटाकर सीमाशुल्क बंधित क्षेत्र में ले जाना होता है और उस स्थिति में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने के दिन से लागू होना बन्द हो जाएगा।

- (xiii). उपयोक्ताओं को सीएफएस पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक के विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (xiv). भूमि किराया/भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जिस दौरान सीएफएस उपयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने के समय अपने ऊपर आरोप्य कारणों से कंटेनरों की डिलीवरी देने की स्थिति में नहीं हो।
- (xv). प्रहस्तन और परिवहन प्रचालनों (निर्यात प्रचालनों) में कार्गो की चॉकिंग और लैशिंग के लिए लेबर का प्रावधान भी शामिल होगा।

-----

#### आयात प्रचालन

##### अध्याय—II

#### लदे हुए कंटेनरों पर भूमि किराया प्रभार

क्र.सं.	दिनों की सं.	दर रु० में प्रति टीईयू
i	1 से 3 दिन	निःशुल्क
ii	4-7वें दिन	51
iii	8-15वें दिन	102
iv	16-30वें दिन	205
v	31वें दिन और उसके बाद	307

#### टिप्पणी:

तीन कार्यदिवसों की निःशुल्क अवधि में कंटेनर के प्राप्त होने का दिन अतिरिक्त है भले ही पहली, दूसरी अथवा तीसरी शिफ्ट में प्राप्त हुआ हो।

चूंकि सीएफएस में प्रचालन चेसिस प्रचालन सामान्य एलसीएल कंटेनर वहां पर स्टेक नहीं किए जाएंगे। यदि कंटेनरों को किसी एजेंसी द्वारा बंधक बनाया जाता है तो भूमि किराया प्रभार उपर्युक्त निर्धारित वसूल किए जाएंगे। तथापि, यदि कंटेनर पार्टी की बिना चूक की वजह से कंटेनर भूमि पर नहीं उतारा जाता है, अर्थात् खाली करने के लिए दरवाजा आदि नहीं उपलब्ध करवाना, ऐसी अवधि के लिए कोई भूमि किराया प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।

खाली कंटेनरों पर भूमि किराया प्रभार:

क्र.सं.	दिनों की सं.	दर रु० में प्रति टीईयू प्रतिदिन
(i)	पहले से 15वें दिन	25
(ii)	16वें दिन से अग्रे	100

#### प्रहस्तन और परिवहन प्रचालन:

क्र. सं.	विवरण	दर रु० में
i	जेएन पत्तन/एनएसआईसीटी/जीटीआईपीएल के कंटेनर यार्ड से सीएफएस तक लदे हुए कंटेनरों का परिवहन, कार्गो खाली करना और उसे आयात भंडारगृह में स्टेकिंग करना।	2,177 प्रति टीईयू
ii	जेएन पत्तन/एनएसआईसीटी/जीटीआईपीएल के कंटेनर यार्ड से सीएफएस तक लदे हुए कंटेनरों का परिवहन, और जमीन पर उतारना/स्टेकिंग और विलोमत: (पार्टी के ट्रेलरों की ओर सीएफएस लिफ्ट ऑन रु०	2,502 प्रति टीईयू

	पर लिफ्ट ऑन के लिए अतिरिक्त प्रभार और प्रवेश के लिए प्रशासनिक प्रभार)।	145
iii	जेएन पल्लन/एनएसआईसीटी/जीटीआईपीएल के कंटेनर यार्ड से सीएफएस तक खाली कंटेनरों का परिवहन, और जमीन पर उतारना/स्टेकिंग और विलोमतः (पार्टी के ट्रेलरों की ओर सीएफएस पर लिफ्ट ऑन के लिए अतिरिक्त प्रभार और प्रवेश के लिए प्रशासनिक प्रभार)।	600 प्रति टीईयू लिफ्ट ऑन रु0 75
iv	खाली करना प्रचालन, यदि खुले में किया जाता है, कंटेनर की सीमाशुल्क जांच के बाद कार्गो वापिस भरने वाले परेशितियों/शिपिंग एजेंटों के अनुरोध के अनुसार और कंटेनर यार्ड में लदे हुए कंटेनर की स्टेकिंग।	1,664 प्रति टीईयू
v	सीमाशुल्क जांच के बाद कंटेनर को भूमि पर उतारना (जहां कहीं आवश्यक हो), कार्गो खाली करना और डिलीवरी देना।	400 प्रति टीईयू
vi	सीएफएस कंटेनर यार्ड में सड़क पर खड़े वाहनों पर लदे हुए कंटेनरों को लिफ्ट करना, आयात भंडारगृह में उनका परिवहन, खाली करना, कार्गो की वस्तुसूची बनाना और स्टेकिंग करना।	1,209 प्रति टीईयू
vii	कार्गो का प्रहस्तन (जिसमें शामिल होगा) स्टेको से पैकेजों की अपेक्षित संख्या लेना, सीमाशुल्क जांच (पैकिंग खोलना, दोबारा पैकिंग करना आदि सहित) और उन्हें स्टेक में रखना यदि आवश्यक हो और/अथवा आयात भंडारगृह पर ट्रकों/वाहनों पर सम्पूर्ण परेक्षण की लदाई।	116 प्रति मी.ट.

**सामान्य प्रचालन:**

क्र. सं.	विवरण	दर रु0 में
i	लदे हुए कंटेनरों का सीएफएस कॉम्प्लेक्स/यार्ड में पार्टी के सड़क वाहनों से/पर लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ	145 प्रति टीईयू
ii	खाली कंटेनरों का सीएफएस कॉम्प्लेक्स/यार्ड में पार्टी के सड़क वाहनों से/पर लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ	75 प्रति टीईयू
iii	सीएफएस कॉम्प्लेक्स से खाली कंटेनरों का स्थानांतरण से कंटेनर की वाशिंग/सफाई और इसे वापिस सीएफएस कॉम्प्लेक्स में नामित स्थान पर वापिस स्टेक लगाना।	468 प्रति टीईयू
iv	कॉम्प्लेक्स के भीतर एक स्थान से किसी अन्य स्थान तक कार्गो की आवाजाही/स्थानांतरण	116 प्रति मी.ट.
v	जेएनपीटी तथा एमबीपीटी नामित क्षेत्र के बीच तथा विलोमतः कंटेनरों की आवाजाही	
	(क) खाली कंटेनर	1,500 प्रति टीईयू
	(ख) लदे हुए कंटेनर	3,000 प्रति टीईयू
vi	कंटेनर यार्ड से लदे हुए कंटेनरों का रिट्राइवल और सीएफएस भंडारगृह में उसका भारतोलन व्यवस्थित करना।	1,154 प्रति टीईयू

**कार्गो भंडारण/विलंबशुल्क प्रभार:**

तीन कार्यदिवसों की निःशुल्क अवधि आयात कार्गो के लिए स्वीकृत होगी।

- निवल क्षेत्र आधार पर रु0 106 (रुपए एक सौ छह केवल) की दर से भंडारण/विलंबशुल्क प्रभार तीन कार्यदिवसों की निःशुल्क अवधि के बाद भंडारगृह में बंधक बनाए गए कार्गो के लिए वसूल किया जाएगा।

यह सुनिश्चित किया जाएगा कि तल लदाई क्षमता 0.33 मी.ट. प्रति वर्ग फीट से अधिक नहीं होगी।

- स्थान का उपयोग गिड एरिया आधार पर परिकलित किया जाएगा, प्रत्येक गिड 6.25 वर्ग मीटर। उपयोग के लिए भी, देय विलंबशुल्क प्रभार पूर्ण गिड के लिए होगा क्योंकि उतराई के ओशन बिल द्वारा शामिल कार्गो उपयोग किए गए स्थान की गणना के प्रयोजन के लिए एक परेक्षण माना जाएगा।
- भंडारण के चार सप्ताहों के बाद अनिकासित रहने वाला कार्गो, निःशुल्क अवधि के बाद, भंडारण प्रभारों का 50 प्रतिशत के रूप में विलंबशुल्क पांचवे सप्ताह से आगे परेक्षण पर अतिरिक्त वसूल किया जाएगा।

**तालाबंदी प्रभार:**

पार्टियों से अपेक्षा की जाती है कि वे जांच के बाद अपने तालों से अपने कंटेनरों को ताला लगाएं, यदि डिलीवरी उसी दिन की जाती है। रु0 20 प्रति रात्रि ताला प्रभार वसूल किया जाएगा, यदि सीएफएस से पार्टियों की ओर से इसके ताले लगाए जाने का अनुरोध किया जाता है।

**बीमा:**

ट्रेड पद्धतियों के अनुसार, आयातित स्टॉक सामान्य तौर पर भंडारगृह से भंडारगृह तक बीमित होते हैं, 60 दिनों का अंतरण भंडारण समय सहित। यह अनुमान लगाया जाएगा कि सीएफएस में प्राप्त किया जा रहा स्टॉक, भंडारण के दौरान सभी संभव जोखिमों के प्रति पर्याप्त रूप से बीमित हैं।

तथापि, यदि बीमा कवर आग, बाढ़, चक्रवात, चोरी आदि के जोखिम के विरुद्ध किसी पार्टी द्वारा अपेक्षा की जाती है तो लिखित अनुरोध पर इसे सीएफएस द्वारा व्यवस्थित किया जाएगा, जिसके लिए स्टॉकों के ₹0 1000 मूल्य पर ₹0 12.50 पैसे के यथामूल्य प्रभार साप्ताहिक आधार पर वसूल किए जाएंगे।

**निर्यात प्रचालन****अध्याय—III****लदे हुए कंटेनरों पर भूमि किराया प्रभार**

क्र.सं.	दिनों की सं.	दर प्रति टीईयू प्रतिदिन
i	7वें दिन तक	51
ii	8-15 दिन	102
iii	16-30 दिन	205
iv	31वें दिन से आगे	307

**खाली कंटेनरों पर भूमि किराया प्रभार:**

क्र.सं.	दिनों की सं.	दर प्रति टीईयू प्रतिदिन
(i)	1 से 30वें दिन	₹0 10
(ii)	31वें दिन से आगे	₹0 50

**टिप्पणी:**

खाली कंटेनरों की प्राप्ति की तारीख और डिलीवरी की तारीख को खाली कंटेनर के भूमि किराये की गणना के लिए लेखा में लिया जाएगा।

**कार्गो प्रभार/आरक्षण प्रभार:**

- सात दिनों की निःशुल्क अवधि सीएफएस में इसकी प्राप्ति से निर्यात कार्गो के भंडारण के लिए स्वीकार की जाएगी।
- निर्यात कार्गो के लिए भंडारण प्रभार ₹0 74 प्रति वर्ग मीटर प्रति सप्ताह होंगे। तथापि, न्यूनतम प्रभार 5 वर्ग मीटर और उसके गुणक के लिए लिया जाएगा।

यदि सामान्य स्थान पर कार्गो द्वारा क्षेत्र का उपयोग किया जाता है और यदि इसकी प्राप्ति से सात दिनों की निःशुल्क अवधि के भीतर कार्गो भरा नहीं जाता है तो प्रभार कार्गो को भरने से पहले पार्टी द्वारा देय होगा लिया गया है।

- दिनों की संख्या की गिनती करते समय, पहली शिफ्ट के दौरान प्राप्त हुआ परेषण उस दिन विशेष को यथा प्राप्त लिया जाएगा जबकि उस दिन विशेष की अनुवर्ती शिफ्ट के दौरान प्राप्त हुआ परेषण गिनती नहीं किया जाएगा। तथापि, निःशुल्क समय विशेष शिपिंग बिल के प्रति कार्टिंग की पहली तारीख से गिनती किया जाएगा। ऐसे मामलों में, क्योंकि कार्गो सामान्य क्षेत्र में पड़ा रहेगा, विलंबशुल्क सात दिनों का निःशुल्क समय देते हुए कार्टिंग की शुरुआती तारीख से प्रशुल्क की अपेक्षा 50 प्रतिशत अतिरिक्त दरें प्रभारित की जाएंगी, यदि कार्गो इसकी प्राप्ति के चार सप्ताहों के भीतर नहीं भरा जाता है।

- यदि आरक्षण 400 वर्ग मीटर अथवा अधिक के लिए है तो प्रभार—योग्य दर ₹0 236 प्रति वर्ग मीटर प्रति माह होगी।

- स्थान का आरक्षण तीन महीनों के लिए अग्रिम भुगतान पर तीन महीनों की न्यूनतम अवधि के लिए दिया जाएगा और यदि पार्टी आरक्षण वापिस लेना चाहती है तो आरक्षण रद्द करने के लिए एक माह का नोटिस देना होगा। विस्तार तिमाही आधार पर अग्रिम भुगतान किए जाने पर दिया जाएगा।

## प्रहस्तन तथा परिवहन प्रचालन:

क्र. सं.	विवरण	दर रु० में
i	भंडारण प्वाइंट/यार्ड पर देय वस्तुसूचीकरण और स्टेकिंग के बाद निर्यात इकाई/खुला यार्ड पर पार्टी के सड़क वाहनों के माउथ से निर्यात कार्गो की उतराई। (वाराइ प्रभारों के अलावा)	निःशुल्क
ii	परिषण, भरण प्वाइंट पर नामित किए गए खाली कंटेनर का स्थानांतरण, कंटेनर में कार्गो का भरण, व्यवस्थापन, लॉकिंग, सिलिंग आदि और सीवाई जेएन पत्तन/एनएसआईसीटी/जीटीआईपीएल में लदे हुए कंटेनर का परिवहन करना समेकित करते हुए सीमाशुल्क जांच के लिए पैकेजों की अपेक्षित संख्या लेने के लिए लेबर और/अथवा उपयुक्त उपस्कर उपलब्ध करवाना।	3,787 प्रति टीईयू
iii	परिषण, भरण प्वाइंट में नामित खाली कंटेनरों का स्थानांतरण, कार्गो भरण, लाकिंग और सीलिंग की व्यवस्था करना को समेकित करते हुए सीमाशुल्क जांच के लिए पैकेजों की अपेक्षित संख्या लेने के लिए लेबर और/अथवा उपयुक्त उपस्कर उपलब्ध करवाना।	2,820 प्रति टीईयू
iv	निर्यात कंटेनरों का पुनर्कार्यकरण: भरे गए कंटेनरों से पैकेजों की अपेक्षित संख्या, सीमाशुल्क जांच के लिए पैकिंग/अनपैकिंग, यदि आवश्यक हो, कंटेनरों में पैकेजों का पुनःभरण और लाकिंग तथा सीलिंग की व्यवस्था करना लेने के लिए लेबर और/उपयुक्त उपस्कर उपलब्ध करवाना।	3,666 प्रति टीईयू

## सामान्य प्रचालन:

क्र. सं.	विवरण	दर रु० में
i	लदे हुए कंटेनरों का सीएफएस कॉम्पलेक्स/यार्ड में पार्टी के सड़क वाहनों से/पर लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ	145 प्रति टीईयू
ii	खाली कंटेनरों का सीएफएस कॉम्पलेक्स/यार्ड में पार्टी के सड़क वाहनों से/पर लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ	75 प्रति टीईयू
iii	सीएफएस कॉम्पलेक्स से खाली कंटेनरों का स्थानांतरण से कंटेनर की वाशिंग/सफाई और इसे वापिस सीएफएस कॉम्पलेक्स में नामित स्थान पर वापिस स्टेक लगाना।	468 प्रति टीईयू
iv	कॉम्पलेक्स के भीतर एक स्थान से किसी अन्य स्थान तक कार्गो की आवाजाही/स्थानांतरण	116 प्रति मी.ट.
v	पार्टी के वाहनों पर 'नगर को वापिस कार्गो' की लदाई	80 प्रति मी.ट.
vi	सीएफएस धर्मकांटे पर उसके भारतोलन की व्यवस्था करते हुए/विनियुक्त स्थान पर सीएफएस कॉम्पलेक्स के भीतर एक स्थान से लदे हुए कंटेनरों का स्थानांतरण।	1,154 प्रति टीईयू
vii	विनियुक्त स्थान पर सीएफएस कॉम्पलेक्स के भीतर एक स्थान से खाली कंटेनरों का स्थानांतरण	200 प्रति टीईयू
viii	सीएफएस से जेएन पत्तन/एनएसआईसीटी/जीटीआईपीएल के कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः खाली कंटेनरों की आवाजाही (सीएफएस में लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ सहित)	600 प्रति टीईयू
ix	सीएफएस से जेएन पत्तन/एनएसआईसीटी/आईजीटीपीएल अथवा विलोमतः लदे हुए कंटेनरों की आवाजाही (सीएफएस में लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ के अलावा)	1,000 प्रति टीईयू
x	उपयोक्ताओं की ओर से आशिक रूप से भरे हुए कंटेनर के लिए लॉकिंग प्रभार	20 प्रति कंटेनर (कंटेनर प्रतिदिन की लम्बाई की ओर ध्यान दिए बिना)

## बफर यार्ड प्रचालन

## अध्याय- IV

लदे हुए कंटेनरों के लिए भूमि किराया प्रभार:

क्र.सं.	दिनों की सं.	दर प्रति टीईयू
i	पहले तीन कार्यदिवस जिसमें आगमन का दिन अतिरिक्त है	निःशुल्क
ii	4 - 7वें दिन	100
iii	8 - 15वें दिन	200

iv	16 – 30वें दिन	400
v	31वें दिन से आगे	600

**खाली कंटेनरों के लिए भूमि किराया प्रभार**

क्र.सं.	दिनों की सं.	दर प्रति टीईयू
i	प्रथम 15वें दिन	₹ 25
ii	15वें दिन से आगे	₹ 100

**प्रहस्तन और परिवहन प्रचालन**

क्र.सं.	दिनों की संख्या	दर प्रति टीईयू ₹ में
i	बीवाई में फैक्टरी में भरे गए कंटेनरों की प्राप्ति, पार्टी के ट्रेलरों से उनकी उतराई, आवाजाही आदेश प्राप्त करने के बाद जेएन पत्तन/एनएसआईसीटी/जीटीआईपीएल के कंटेनर याडों में विधिवत् वस्तुसूचीकरण और परिवहन करने के साथ स्टेकिंग (बीवाई में लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ अतिरिक्त)	2,438
ii	बीवाई में फैक्टरी में खाली कंटेनरों की प्राप्ति, पार्टी के ट्रेलरों से उनकी उतराई, आवाजाही आदेश प्राप्त करने के बाद जेएन पत्तन/एनएसआईसीटी/जीटीआईपीएल के कंटेनर याडों में विधिवत् वस्तुसूचीकरण और परिवहन करने के साथ स्टेकिंग (बीवाई में लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ अतिरिक्त)	600
iii	लदे हुए कंटेनरों का लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ	145
iv	खाली कंटेनरों का लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ	75

टिप्पणी: बफर यार्ड ऑन-व्हील जांच सीमाशुल्क द्वारा समय-समय पर अधिसूचनाओं के अनुसार प्रभारित की जाएगी।

**विविध सेवाएं****अध्याय-V**

सीएफएस द्वारा निम्नलिखित सेवाएं उपलब्ध करवाई जाएंगी बशर्ते इसके लिए पार्टियों को इसके लिए लिखित में अनुरोध करना होगा।

क्र.सं.	सेवाएं	दर ₹ में प्रति टीईयू
5.1	सर्वेक्षण प्रभार	100
5.2	नष्ट हुए कंटेनर के सर्वेक्षण प्रभार	100
5.3	भारतोलन प्रभार	1,154
5.4	सफाई प्रभार	25
5.5	(4 घंटे अथवा उसके भाग के लिए) रीफर इकाईयों के लिए बिजली आपूर्ति, प्लगिंग, मॉनिटरिंग और दबाव तापमान जांच प्रभार	206
5.6	कंटेनर स्कैनिंग प्रभार	1,358

क्र.सं.	सेवाएं	दर ₹ में
5.7	बांड बीमा प्रभार	मूल्यांकित मूल्य का 0.125 प्रतिशत जमा सीमाशुल्क ड्यूटी
5.8	बंघित कार्गो भंडारण प्रभार	106 प्रति वर्ग मी. प्रति सप्ताह प्रथम 4 सप्ताहों के लिए 159 प्रति वर्ग मीटर प्रति सप्ताह पांचवें सप्ताह से आगे के लिए
5.9	कार्गो स्थानांतरण प्रभार	116 एक खासी से दूसरी तक कार्गो के स्थानांतरण के लिए प्रति मी.ट.
5.10	मापन प्रभार	1 प्रति कार्टन
5.11	कंटेनर लदाई योजना (सीएलपी)	55 प्रति टीईयू
5.12	ईआईआर (उपस्कर जांच रिपोर्ट) प्रभार	50 प्रति टीईयू



## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 30th September, 2013

**No. TAMP/12/2011-JNPT.**—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trust Act, 1963), (38 of 1963) the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal from the Jawaharlal Nehru Port Trust for revision of tariff for services rendered at its CFS / Buffer Yard, as in the Order appended hereto.

### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

#### Case No. TAMP/12/2011-JNPT

Jawaharlal Nehru Port Trust

- - - -

Applicant

#### QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Chandra Bhan Singh, Member (Economic)

### ORDER

(Passed on 30th day of August 2013)

This case relates to the proposal dated 17 August 2012 from the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for revision of tariff for services rendered at its CFS / Buffer Yard.

2.1. The JNPT in February 2006 had informed that with the approval of the Central Government u/s 42(3) of the Major Port Trusts Act, 1963, it has awarded a concession for management and operation of its Container Freight Station (CFS) to M/s. Speedy Multimodes Limited (SML) with effect from 1 January 2006 for a period of 20 years. As per the Work Order issued by JNPT, SML is to levy charges as per rates approved by TAMP vide notification No. TAMP/2/98-JNPT dated 28 May 1999 and No. TAMP/1/97-JNPT dated 28 June 1999 till the new rates are approved by TAMP.

2.2. Based on a proposal filed by SML for revision of rates for operation of CFS and BY of JNPT, this Authority vide its Order no. TAMP/27/2006-JNPT dated 28 June 2007 effected an across the board reduction of 15% in the then existing tariff for reason stated in the said Order. The Order was to come into operation from 22 August 2007. The SML, however, filed a Writ Petition no. 1879 of 2007 (Lodging no. 1776 of 2007) in the Hon'ble High Court of Bombay challenging the Order of June 2007.

2.3. On 22 August 2007, the Court issued an interim order to the effect that SML can continue to collect the tariff as per the old rate and the differential between the old rate and the new rate be deposited in a separate account which shall be subject to further Orders in the Petition.

2.4. Thereafter, on 11 August 2008, the Division Bench ordered as under:

- “(i) In our view, it will be appropriate on the part of the Petitioners to approach Respondent No. 1 which is a Statutory Authority in the matter for fixing the tariff in accordance with rules (BY JNPT).
- (ii) Therefore, we direct the Petitioners to move the Respondents in the matter and on such application being made, the Respondent would take into consideration the material placed on record by the Petitioners and if required allow them to tender documentary evidence in support of their contention and review tariff rates fixed by them in accordance with rules.
- (iii) The Petitioners state that they would apply to the Respondent No. 1 within a period of two weeks. On such application being made, the concerned authority will dispose off the same within a period of eight weeks.
- (iv) In the meantime, the interim order passed by the Court on 22nd August, 2007 by the Learned Single Judge of this Court shall continue for a period of four weeks after the Respondent No. 1 takes a decision in the matter and the same is communicated to the Petitioners.

- (v). Needless to say that as this Court has directed the Petitioners to approach Respondent No. 1 in the matter, all issues and contentions raised in this Petition are kept open, as this Court has not adjudicated the matter on merits.

The Petition stands disposed off accordingly.”

- 2.5. With regard to the Order of the Court requiring the Petitioner to file an application before TAMP within two weeks, the SML applied to the High Court of Bombay on 5 September 2008 to extend the time to file the application to TAMP by a period of eight weeks. The Court by its order dated 9 September 2008 granted 6 weeks extension from that day to SML to prefer an application to TAMP.
- 2.6. Accordingly, the SML vide its letter dated 20 October 2008, inter alia, stated that it does not render any service that fall under Section 42 of the MPT Act, 1963 and that TAMP should fix tariff as provided in Chapter 7.2 of the guidelines dated 31 March 2005. In support of its contentions, SML submitted a legal opinion given by Retired Justice B. N. Srikrishna wherein it was stated that the Agreement between JNPT and SML would not fall within the purview of Section 42 (3) of the MPT Act and the rate to be applied should be one arrived at under Clause 7.2 of the tariff guidelines of 2005.
- 2.7. In this regard, it is relevant to mention here that as per Clause 7.2 of the tariff guidelines of 2005, in cases where authorisation arrangement u/s 42(3) is other than by way of a BOT concession agreement, ceiling rates will be prescribed for such services to be applied commonly at the concerned ports without reference to individual service provider. For this purpose, proposals for regulating these charges should be initiated by the concerned Major Port Trust
- 2.8. The SML had not submitted any documents pointing out the errors apparent on the face of records considered by this Authority while passing its Order dated 28 June 2007. The SML had only submitted a legal opinion tendered by its legal Advisor suggesting that tariff with reference to the financial of SML is not in order and a common tariff should be fixed without reference to any individual service provider vide Clause 7.2 of the revised tariff guidelines.
- 2.9. Since the SML did not furnish any fresh documents along with the cost sheets, SML was requested to submit an application for review of this Authority's Order dated 28 June 2007 pointing out the errors, if any, apparent on the face of records considered in the relevant proceedings. The SML was requested to submit all relevant and supporting documents and an income - cost statement in the prescribed formats in compliance with the order dated 11 August 2008 of the Bombay High Court. The SML was also informed that in the absence of the documents, this Authority will not be in a position to reconsider afresh its decision dated 28 June 2007.
- 2.10. With regard to the submissions made by SML, this Authority also sought the legal opinion of the Additional Solicitor General who upheld the jurisdiction of TAMP to fix tariff for the operations of the JNPT CFS by SML.
- 2.11. The SML, vide its letter dated 1 December 2008 responded to our letter dated 11 November 2008 by reiterating its stand that based on the legal advice of Justice Shri. B. N. Srikrishna (Retd.), the Authority should fix its tariff in terms of Clause 7.2 of the revised tariff guidelines.
- 2.12. As per the order dated 11 August 2008 of the High Court of Bombay, on receipt of an application from SML with documentary evidence in support of its contentions, this Authority was to review, within a period of eight weeks, the tariff fixed vide this Authority's Order dated 28 June 2007 in accordance with the rules. Instead of submitting any fresh documents supported with cost sheets to enable this Authority to reconsider afresh its decision dated 28 June 2007, SML requested this Authority to fix the tariff in terms of clause 7.2 of the revised tariff guidelines, based on the legal opinion tendered by its legal Advisor.
- 2.13. The letter 1 December 2008 from SML was decided to be considered as the reference application. Accordingly, this Authority decided to dispose of the Application, as per

Orders of the Court within a period of 8 weeks i.e. 25 January 2009, after giving hearing to the SML. However, for the want of quorum of this Authority, this Authority was not in a position to decide on the application dated 1 December 2008 within the stipulated period. Therefore, an Affidavit was filed in the Hon'ble Court on 12 February 2009 seeking an extension of ten weeks time to enable this Authority to consider and dispose of the SML application dated 1 December 2008. The Hon'ble Court vide its Order dated 2 March 2009 granted ten weeks time from the date of the Order to enable this Authority to dispose of the application of SML.

2.14. In a joint hearing held on 18 February 2009 in respect of the application dated 1 December 2008, the JNPT clarified that the nature of license granted to SML is neither BOT nor BOOT and, therefore, the tariff to be fixed in this case is to be based on a proposal to be filed by JNPT as provided in clause 7.2 of the revised tariff guidelines.

2.15 After several reminders, the JNPT in September 2009 submitted a proposal for fixation of tariff at the CFS and Buffer yard, as stipulated in Clause 7.2 of the tariff guidelines of 2005.

3.1 Since it would take a minimum of three months' time to finalise the case of JNPT, an Affidavit was filed in the Hon'ble Court on 10 November 2009 seeking an extension of three months time to enable this Authority to consider and dispose of the JNPT proposal of September 2009. The Hon'ble Court vide its Order dated 12 November 2009 granted three months time to dispose of the proposals.

3.2 The JNPT proposal of September 2009 was disposed of by this Authority vide order dated 30 December 2009. For the reasons recorded in the tariff Order no.TAMP/35/2009-SML(JNPT) dated 30 December 2009, the proposal filed by the JNPT in September 2009 was remitted back to the port and the JNPT was advised to formulate a well analysed proposal with an independent assessment of the cost of providing different services at its CFS and forward the same to TAMP for prescribing ceiling rates for the CFS/ buffer yard services at JNPT. The JNPT was also advised to conduct an analysis relating to different operating costs and capital costs incurred at the JNPT CFS with reference to the legitimate expenses incurred at other CFSs.

3.3 A copy of the said Order was forwarded to our Advocate vide our letter no. TAMP/35/2009-SML(JNPT) dated 17 February 2010, requesting him to take appropriate action to inform the Hon'ble Court of the action taken by this Authority in compliance with the Court's Order dated 11 August 2008.

4.1. The JNPT, vide its letter dated 31 January 2011 filed a proposal for revision of tariff for services rendered at its CFS / Buffer Yard operated by the authorized service provider. However, on an initial scrutiny of the JNPT proposal it was found that the JNPT has not stated whether the different physical and cost parameters forming the basis of the proposal have been tested with reference to the legitimate expenses incurred at other CFSs. The JNPT was, therefore, requested vide our letter dated 1 March 2011 to comply with the directions given by this Authority in its Order dated 30 December 2009 and establish with an analysis that the port has carried out an independent assessment of the cost of providing different services at its CFS testing the reasonableness of the operating and capital cost incurred at its CFS with reference to the legitimate expenses incurred at other CFSs and review the actuals and estimates furnished by it in its revised proposal.

4.2. The JNPT vide its letter dated 15 April 2011 responded that it could not comply with the advice rendered in this Authority's Order dated 30 December 2009 regarding testing the reasonableness of different operating and capital cost with reference to the legitimate expenses incurred at the other CFSs, due to reluctance on the part of the other CFSs to share with the cost information. The methodology adopted by the port in formulation of its proposal as explained in its letter dated 15 April 2011 was not fully in line with the advice rendered by this Authority.

4.3. The JNPT had not made independent assessment of operating cost in respect of some of the items and the JNPT could not comply with the advice rendered by this Authority regarding testing the reasonableness of different operating and capital cost (number of equipment decided by JNPT was with reference to the projected traffic and some items of the operating cost like cost of power, water, overheads etc., were based on the indication given by the existing

operator) with reference to the legitimate expenses incurred at other CFSs. It may be recalled that his Authority in its Order dated 30 December 2009 had decided to consider the tariff fixation case for the services rendered by the JNPT CFS/ Buffer Yard in terms of clause 7.2 of the 'Tariff Guidelines, 2005', which calls for fixation of common tariff without reference to individual service provider, based on the proposal of the port. In the circumstances, and following the approach accepted by this Authority in fixation of common ceiling tariff under Clause 7.2 of the tariff guidelines of 2005 for operation of Harbour Mobile Crane (HMC) by private operators at some of the major port trusts like Paradip Port Trust (PPT), New Mangalore Port Trust (NMPT), V.O Chidambaranar Port Trust (VOCPT) and Visakhapatnam Port Trust (VPT), without reference to any individual service provider, the JNPT was requested vide our letter dated 20 May 2011 followed by reminders to review its proposal based on the normative capacity of the facility and in the light of other observations made in the letter with reference to the methodology adopted by JNPT in respect of some of the operating cost / capital cost items and file a revised proposal at the earliest.

5.1. In the meanwhile, some of the users/ user organisations of the JNPT CFS approached this Authority complaining about the illegal and unjustified collection of charges by the CFS operator in excess of the rates prescribed in the Scale of Rates of the CFS of the year 1999 thereby grossly violating of the Scale of Rates, approved by this Authority.

5.2. The said representations were forwarded to JNPT, with a request to examine the matter and take necessary action to ensure that the provisions of the Major Port Trusts Act, 1963 and the Licence Agreement entered between JNPT with the private operator are strictly complied with. The JNPT was also requested to keep us informed of the action taken by it in this regard.

5.3. Accordingly, the JNPT commissioned a Chartered Accountant firm to enquire about the complaints. The Chartered Accountant in its Report (copy furnished to us by JNPT) brought out the fact that the operator has charged at rates higher than the ceiling rates fixed by this Authority and that the said operator allowed another agency to operate from its premises at rates higher than the rates fixed by this Authority. Based on the findings of the Chartered Accountant, the JNPT requested this Authority to peruse the Report and furnish its comments.

5.4. In this regard, it was communicated to JNPT vide our letter no. TAMP/33/2012-JNPT dated 03 July 2012 that this Authority was not inclined to make any specific comments on the merits of the findings of the investigation commissioned by the JNPT. It was also communicated to JNPT that the JNPT can satisfy itself with the findings of investigation commissioned by it and take appropriate action at its end and ensure that the provisions of the Major Port Trusts Act, 1963 and the Licence Agreement entered into between the JNPT and the operator are strictly complied with.

6. In this backdrop, the JNPT under cover of its letter dated 17 August 2012 has filed its fresh proposal for revision of tariff for the services rendered at its CFS/ Buffer yard. Under Clause 7.2 of the tariff guidelines of March 2005 The JNPT has stated that the job was entrusted to independent firm of Chartered Accountants M/s. Deloitte Touche Tohmatsu Private Limited and that the port has examined and moderated the workings made by the Chartered Accountant firm. The JNPT has further stated that they have prepared the proposal for fixation of the tariff in accordance with the tariff guidelines and the proposed tariff will have validity period for three years from the date of publication in the Gazette of India. The salient features of the proposal are as under:

- (i). The proposal is seen to be based on normative basis and without reference to any service provider.
- (ii). The JNPT has estimated the capacity of the Container yard and Buffer yard at 276091 containers per annum as per the following container mix:

Container types	Unit	Normative capacity (100%)			Total
		Container yard		Buffer yard	
		Import	Export		
General	teus/ annum	159,028	39,757	144,903	343,688
Hazardous	teus/ annum	1,782	441	1,606	3,808

Reefer	teus/ annum	1,762	441	1,606	3,808
ODC	Containers/ annum	1,762	441	1,606	3,808
OT	teus/ annum	1,762	441	1,606	3,808
<b>Total</b>	<b>teus/ per annum</b>	<b>186,076</b>	<b>41,519</b>	<b>151,325</b>	<b>358,918</b>
<b>Total</b>	<b>Containers/ per annum</b>	<b>127,750</b>	<b>31,937</b>	<b>116,404</b>	<b>276,091</b>

Based on 70% utilisation, the JNPT has calculated the optimal capacity of the Container and Buffer yard at 193264 containers per annum. (251243 TEUs per annum)

- (iii). The Normative Capital Expenditure is considered at ₹8000.09 lakhs, breakup of which is given below:

Asset Head	Nos.	Unit cost	Total (₹)
<b>Equipments</b>			
Reachstacker			
Required number of equipment	3	32,735,565	98,206,696
Additional equipment required for downtime	1	32,735,565	32,735,565
Fork Lift 10 Tons			
Required number of equipment	1	2,750,000	2,750,000
Additional equipment required for downtime	0	2,750,000	0
Fork Lift 3 Tons			
Required number of equipment	4	1,650,000	6,600,000
Additional equipment required for downtime	1	1,650,000	1,650,000
Empty container handler			
Required number of equipment	1	10,772,440	10,772,440
Additional equipment required for downtime	0	10,772,440	0
Tractor trailer			
Required number of equipment	75	2,550,793	191,309,440
Additional equipment required for downtime	8	2,550,793	20,406,340
Other equipment (trolley, Ramps, weighing scales etc.)			1,500,000
60 tons electronic weighbridge	1	2,640,000	2,640,000
Diesel Generator Set	1	3,238,550	3,238,550
Office equipment			2,215,000
Furniture & fixtures			811,000
IT systems (software & hardware)			1,839,000
Site development - CFS & BY			181,521,988
<b>Civil work</b>			
Bonded warehouse			9,209,055
Other import warehouse			4,185,934
Other export warehouse			7,534,682
Export hazardous warehouse			2,092,967
Long standing cargo shed			0
Boundary wall & pavement for CFS			12,272,794
Renovation and Re-construction of office, roads and yard by operator			121,427,066
Roads and parking space by JNPT			69,343,371
Vehicles (for office use)	5	700,000	3,500,000
Utilities (Power provision, transformers, cabling)			12,247,008
<b>Total cost</b>			<b>₹30,008,895</b>
<b>Add: Working Capital</b>			<b>4,955,837</b>
<b>Capital cost considered</b>			<b>795,043,958</b>

- (iv). Return has been calculated at 16% of ₹7950.43 lakhs, which amounts to ₹1272.07 lakhs.
- (v). The Normative operative expenditure including depreciation and Overheads has been estimated at ₹8435.38 lakhs. The normative cost comprises of cost towards salary, power, fuel, repairs & maintenance, insurance, land lease rent, equipment hire charges, depreciation and general overheads.
- (vi). From the workings furnished by the port, it is seen that the JNPT has tried to arrive activity based costing for each activity carried out at the CFS/ Buffer yard facility.
- (vii). The JNPT has furnished the draft Scale of Rates along with statement of conditions.
- (viii). The handling charges proposed by JNPT are as follows:

Container Handling		₹
<b>Import Operations</b>		
CFS destuffing / Dock destuffing	per TEU	4,188.32
Factory destuffing	per TEU	2,814.66
Destuffing (at request of consignee/shipping agents) / Custom Examination	per TEU	1,814.91
Lift on/off - loaded container	per TEU	279.22
Lift on/off - empty container	per TEU	75.00
Cargo handling charges	per MT	125.71
Transportation for Container Scanning	per TEU	1,410.93
Shifting containers for washing / cleaning and stacking them back	per TEU	515.20
<b>Export Operations</b>		
Reworking charges	per TEU	3,955.11
Handling & Transportation	per TEU	4,206.12
Carting charges	per MT	-
<b>Buffer Yard Operations</b>		
Handling & Transportation	per TEU	2,528.13

7. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the JNPT proposal dated 17 August 2012 was forwarded to the concerned users/ user organisations seeking their comments. The comments received from the users were forwarded to JNPT as feedback information. The JNPT vide its letter dated 12 October 2012 and under cover of its letter dated 19 January 2013 has responded to the comments made by the users.

8.1. When the proposal was taken up on consultation with the relevant stakeholders, DBC Port Logistics Limited (DBCPLL) vide its letter dated 6 September 2012 made the following submissions:

- (i). The said CFS and BY are operated by DBCPLL as authorized service providers under a License.
- (ii). As per paragraph 2.17.2 of the revised guidelines for tariff fixation dated 31 March 2005, simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis till the rate is finally notified.
- (iii). There has not been any increase in rates since last many years and during this period the costs of providing various services in the CFS and BY have gone up manifold. DBCPLL is finding it extremely difficult to maintain its high standards of services at such uneconomical old rates.
- (iv). In light of the aforesaid and in view of the provisions of the said paragraph 2.17.2 of the 2005 Guidelines which expressly permit levy of the proposed rate as ad hoc

rate, DBCPLL intends to levy the proposed rate on an ad hoc basis till the rate is finally notified by TAMP.

- (v). Though the said 2005 Guidelines do not contemplate any prior approval or even intimation to TAMP in this behalf, out of abundant caution and with a view to maintain a harmonious atmosphere, it is requested that any objection be informed to DBCPLL within 7 days from the date of its letter, failing which DBCPLL shall proceed to levy the proposed rates as contained in the proposal sent by JNPT under cover of their letter dated 17 August 2012 as ad hoc rates as permitted under the said paragraph 2.17.2.

8.2. With regard to the submissions made by the DBCPLL, it is relevant to mention here that whenever a specific tariff for a service/ cargo is not available in the notified Scale of Rates, Clause 2.17.1 to 2.17.4 of the tariff guidelines allows a port or private terminal to submit a suitable proposal. With the submission of the proposal, the port can levy the proposed charges on an adhoc basis till the rates are finally notified, provided the adhoc rate is derived based on the existing notified tariff for comparable service/ cargo and it is mutually agreed upon by the Port/ terminal and the concerned users.

8.3. From the above, it can be seen that the major port/ private terminal who has mooted the proposal is to seek approval for implementation of rates on adhoc basis. However, the proposal filed by JNPT does not seek approval for implementation of rates on adhoc basis. It is the service provider who proposed to levy the rates on adhoc basis. Also, the Clause 2.17.2 quoted by DBCPLL is out of context and not relevant in the case of DBCPLL since the proposal of JNPT is for revision of tariff for a facility already existing.

8.4. Further, it is relevant to mention here that the tariff guidelines of 2005 are applicable to all the Major Port Trusts and private terminals operating at these ports under BOT/ BOOT. Whereas, it may be recalled that the JNPT vide its letter dated 17 February 2009 had categorically confirmed that the license to operate its CFS did not fall under BOT or BOOT arrangement.

8.5. In view of the above position, the copy of the DBCPLL letter dated 6 September 2012 was forwarded under cover of our letter dated 7 September 2012 to the JNPT advising the JNPT, being the licensor of its CFS, to ensure that tariff proposed by the port trust is not levied by DBCPLL at the JNPT CFS, before the tariff to be approved by this Authority statutorily comes into force.

9. Subsequently, the DBCPLL vide its letter dated 16 November 2012 made the following submissions:

- (i). The DBCPLL is operating the JNP CFS and BY at very old rates and the same has been resulting in severe hardship for DBCPLL financially and otherwise.
- (ii). The DBCPLL is also employing over 600 project affected people from the nearby villages who's livelihoods depend on them.
- (iii). The DBCPLL is struggling to meet the rising cost of supporting these large number of employees under the present rate structure.
- (iv). There has been immense increase in costs in the many years since the last revision of their tariff.
- (v). The DBCPLL is desirous to know the status of the subject proposal and the approximate time frame for the next steps.

10. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the JNPT was requested to furnish additional information/clarifications on various points vide our letter dated 12 December 2012. The JNPT vide its letter dated 19 January 2013 has responded to our queries. The queries raised by us and response of the JNPT are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by TAMP	Response of JNPT
1.	<b>General:</b>	
(i).	<p>From the proposal filed by the JNPT, it is seen that the JNPT has furnished its proposal as per the formats prescribed for filing general revision proposal by the major port trusts. In this regard, it is relevant to mention here that, as the JNPT itself would have noticed that many of the forms prescribed in the said format are not relevant to the JNPT proposal in reference. Since the tariff for the JNPT CFS is to be arrived at based on normative basis, it is desirable that the JNPT files its proposal as per the format followed by the major port trusts including JNPT while submitting their proposals for fixing upfront tariff for the various PPP projects. This exercise may prove useful to the port as the port would be in a position to derive the rates for the various services rendered at the CFS yard/ Buffer yard from the assessed Revenue Requirement.</p>	<p>The TAMP upfront formats are not prescribed for CFS activities and as such the proposal to be submitted will have to be again given in the modified formats. The proposal was submitted in the forms applicable to Major ports after making appropriate modifications to reflect the "normative" approach used.</p>
(ii).	<p>While forwarding the proposal under cover of its letter dated 17 August 2012, the JNPT has stated, inter alia, that the job of framing a proposal based on the normative capacity was entrusted by M/s. DBC Port Logistics Limited (DBCPL) to independent firm of Chartered Accountants. Since the tariff for the CFS/ Buffer yard facility at JNPT is to be fixed without reference to the individual service provider, the reason for DBCPL entrusting the job of framing the proposal to the Chartered Accountant firm may be clarified. It may be categorically stated that the proposal dated 17 August 2012 filed by the JNPT is the proposal of the port trust and that it has no relevance to any individual service provider.</p>	<p>The normative proposal has been made by independent management consulting firm Deloitte Touche Tohmatsu India Private Limited after taking data / information from the market for operating CFS. This has been taken based on independent technical research and is in line with efficiency parameters, market analysis prevailing in the industry.</p>
2.	<b>Capacity calculation:</b>	
(i).	(a). JNPT to confirm whether the area of land utilised towards CFS yard area, Buffer yard area, warehouse area etc. is in line with the land use plan of JNPT.	<p>It is confirmed that the area of land utilized towards CFS yard area, buffer yard area, warehouse area etc. is in line with the land use plan of JNPT.</p>
	(b). The basis for earmarking area for each item of the facility like warehouse, buildings, storage shed, parking etc. in the CFS area and Buffer yard area to be explained.	<p>The area for warehouses was not earmarked, but an analysis was carried out to determine the warehouse requirements. The historical trend of traffic at CFSs in JN Port area shows that 1% of total traffic goes to Bonded warehouse, 2% of total traffic goes to FCL/LCL import warehouse, 1% of total traffic goes to export hazardous cargo shed and 5% goes to other export cargo shed. Based on this, total area required for each warehouse was determined and this was</p>



		<p>compared to the actual area occupied by the existing warehouses.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Warehouse</th><th>Reqd. area (Sq. mtrs.)</th><th>Actual area (Sq. mtrs.)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Import (Bonded warehouse)</td><td>15,487</td><td>11,000</td></tr> <tr> <td>Import (For FCL &amp; LCL)</td><td>6,654</td><td>5,000</td></tr> <tr> <td>Export (For other)</td><td>7,228</td><td>9,000</td></tr> <tr> <td>Export (For hazardous)</td><td>1,446</td><td>2,500</td></tr> <tr> <td><b>Total Warehouse Area</b></td><td><b>30,815</b></td><td><b>27,500</b></td></tr> </tbody> </table> <p>Based on this it was concluded that total area required for warehouses and total actual area is nearly same (only 10% difference), hence there is no need for further warehouse development / modifications.</p> <p>As far as other administration buildings and parking area is concerned, since there were no guidelines available for determining the "normative area", an estimation of the same was made based on the inputs provided by the Consultants.</p>	Warehouse	Reqd. area (Sq. mtrs.)	Actual area (Sq. mtrs.)	Import (Bonded warehouse)	15,487	11,000	Import (For FCL & LCL)	6,654	5,000	Export (For other)	7,228	9,000	Export (For hazardous)	1,446	2,500	<b>Total Warehouse Area</b>	<b>30,815</b>	<b>27,500</b>
Warehouse	Reqd. area (Sq. mtrs.)	Actual area (Sq. mtrs.)																		
Import (Bonded warehouse)	15,487	11,000																		
Import (For FCL & LCL)	6,654	5,000																		
Export (For other)	7,228	9,000																		
Export (For hazardous)	1,446	2,500																		
<b>Total Warehouse Area</b>	<b>30,815</b>	<b>27,500</b>																		
	(c). The reason for excluding 17471 sq. mtrs of land mentioned as non-CFS area from the capacity calculation may be explained. Further, the JNPT to confirm as in who's control would be the said piece of land i.e. JNPT or the CFS operator. If the said land would be under the control of the CFS operator, then it may be taken into account in the capacity calculation.	The said area is the "Long standing cargo shed" which is under JNPT's control. The CFS operator cannot use this shed for storage of other container cargo coming to the CFS. Hence, this has been excluded from normative capacity and cost calculations.																		
	(d). The analysis carried out by JNPT to show that out of the total area of 206963 sq. metres of CFS yard area, only around 66% would be available for handling and storage of containers, leaving around 34% for ancillary facilities to be furnished.	<p>Since no specific guidelines was available, a detailed AutoCAD drawing was prepared of the CFS yard and based on the same the area available for handling &amp; storage was calculated. The rest of the area is roads, unusable pockets.</p> <p>(The JNPT has furnished drawings in this regard.)</p>																		
	(e). Similarly, the analysis carried out by JNPT to show that out of the total area of 54175 sq. metres of Buffer yard area, only around 95% would be available for handling and storage of containers, leaving around 5% for parking to be furnished.	<p>The 5% area left is for office block, security cabin and visitors' vehicle parking combined. Since no specific guideline was available, a detailed AutoCAD drawing was prepared of the Buffer yard and based on the same the area available for handling &amp; storage was calculated.</p> <p>(The JNPT has furnished drawings in this regard.)</p>																		
(ii).	With regard to the capacity calculation of the various types of containers to be handled at the Container yard and the Buffer yard, as furnished by JNPT, JNPT to clarify/ furnish the following:																			
	(a). The basis/ reason for considering the area 50 sq. metres as one ground slot.	CFS is a facility exclusively used to reduce congestion of the Container Terminal in a port. The CFS provides facilities for stuffing and de-stuffing of cargo, storage of containers (import/export), custom clearance, transport																		
	(b). The basis for calculating the total number of ground slots by																			

considering 200 TEUs per hectare. While calculating the average number of ground slots, it may be borne in mind that in the case of upfront tariff fixation for the container terminal at New Mangalore Port Trust (NMPT) vide Order dated 30 December 2009, ground slots of 360 TEUs per hectare was considered which was based on the analysis of the NMPT with reference to the area occupied by a container and additional area required for movement of container handling equipment, space between containers etc. The same number of ground slots of 360 TEUs per hectare has been considered while fixing upfront tariff for the Mega Container terminal at Chennai Port Trust (CHPT).

facilities between port and CFS, CFS and empty container yard and re-export.

In the CFS yard as the container traffic and types of containers coming in the CFS varies from time to time and depending on the shipping lines, it becomes difficult for the operator to provide dedicated facilities in the CFS. Hence the area utilization is not as effective as that of the container yard at terminal. Therefore the ground slots per hectare of a CFS are lower in number than that of the container yard at the terminal.

As the number of activities in a CFS is more than at a container yard at a terminal hence the area required to handle each container is greater than at the port terminal. Also in the container yard at the terminal there is no warehousing facility provided hence its area can be more effectively utilized for stacking containers than in a CFS. So in a CFS the operations are more complex in nature than and not as streamlined as in case of the yard at the terminal.

In terminals RTGs are used as the container flow is unidirectional while in CFS the container flow is not unidirectional and reach stacker has to be used, hence the space requirement to accommodate the equipment movement in the yard is more in case of CFS than container yard at terminal.

In Order No: TAMP/40 /2008 – JNPT , upfront tariff fixation for container terminal at JNPT the ground slots of 286 TEUs per hectare has been considered , that works out to 35 sq mtr per ground slots. Similarly NMPT and CHPT in order TAMP/33/2009-NMPT and TAMP/47/2009-CHPT have considered 360 & 286 ground slots per hectare, that works out to be 27.78 sq mtr and 34.97 sq mtr per ground slot. However these are for port operations which differ from CFS operations for the reasons mentioned above. From the layout drawings provided by JNP CFS and conversion of the same into the AutoCAD drawing furnished in Annexure 1, the ground slot per TEU for the Container Yard and Buffer Yard was found to be 50 sqm per TEU (200 TEUs per hectare).

Parameters	Norms in Guidelines	Value considered by ports			
		JNPT (TAMP/40/2008-JNPT)	NMPT (TAMP/33/2009-NMPT)	CHPT (TAMP/47/2009-CHPT)	JNP-CFS (based on drawings)
Total Ground Slots (TEUs / Ha)	720	286	360	286	200
Area per ground slot (Sq. mtrs. / TEU)	13.89	35	27.76	34.97	50.00

This is supported by an IIMA Report (W.P.

		No.2006-04-09), which shows the average ground slot area per TEU as 50 sq. mtr. (The JNPT has furnished an extract of the said Report.)
	(c). The JNPT has considered an average stack height of 2.5 incase of General containers & Hazardous containers, height of 1 incase of ODCs & OTs and height of 2 incase of Reefer containers. In this context, it may be relevant to mention here that a common stack height of 3 has been considered while calculating the yard capacity of the upcoming container terminals under PPP mode while fixing upfront tariff for such projects, even when different types of containers are envisaged to be handled at the proposed facility. The JNPT to revise the stack height considered by it in the yard capacity calculation.	For general and hazardous containers stacking height of 2.5 has been taken from TAMP's 2008 guidelines. ODC & OT containers cannot be stacked one above the other and hence stacking height of 1 has been assumed. Reefers generally cannot be stacked more than 2 high because they need to be given continuous attention through necessary maintenance and supervision. If they are stacked higher, then they will have to be brought down every now and then for scheduled checks. Also to be noted is the fact that at port terminals, RTGs are used for container stacking which generally have a higher reach compared to reach stackers that are used at a CFS.
	(d). The analysis done by JNPT to arrive at the surge factor of 1.3 to be furnished.	The port has been taken from TAMP's 2008 guidelines.
	(e). The JNPT has considered an average dwell time of 8.75 days incase of all type of containers at the CFS and an average dwell time of 4.50 days in respect of all type of containers at the Buffer yard. In this context, the JNPT to justify the proposed benchmarking in respect of dwell time taking into account the best parameter prevailing in the CFSs operating in the JNPT vicinity.	<p>The TAMP's 2008 guidelines specifies a norm for dwell time of 4 days for export and 2 days for import. However this is for a container terminal and cannot be used for a CFS for the same reasons as mentioned in point 2(ii)(a) above. Accordingly, we assumed dwell times based on average of those prevailing at all CFSs in the JNPT region.</p> <p>(The JNPT has furnished copies of the letters received by it from the various CFS operating in the JNPT vicinity, which gives information about their respective traffic, dwell time of their container cargo etc. The dwell time calculation shows weighted average of 8.75 days for container yard.</p> <p>In the case of Bonded Warehouse it is reported that the importer has to execute a 6 month bond with the Customs authorities. Most of the CFSs in the area do not operate a bonded warehouse. Hence, in the absence of a benchmark, dwell time of the JNP CFS alone was studied. Based on this analysis, an average dwell time of 90 days has been considered.</p> <p>For the Buffer Yard, in the absence of data of other CFSs available for reference, the dwell time was considered to be 4.5 days which is 50% (rounded off) of the container yard dwell time. This is because Buffer Yard is used only for stacking of factory stuffed export container and no other activities are performed therein.)</p>

(iii).	The JNPT to review its optimal yard capacity in view of the points made above.	In view of the replies given above there is no change in the proposal submitted even after review.																
(iv).	(a). JNPT to furnish the basis for considering the container mix of the various types of containers out of the total optimal capacity.	This was based on the order passed by TAMP in the case TAMP/27/2006-JNPT. (The Order referred by JNPT is the Order passed on 28 June 2007 in respect of Speedy Multimodes Limited.)																
	(b). JNPT to furnish the actual container mix in respect of the containers handled at the CFS yard and the Buffer yard of JNPT during the last three years.	The entire calculation was based on normative approach and hence actual performance of the service provider has not been considered. This is also in line with TAMP's 2005 guidelines clause 7.2 which states that there should be no reference to individual service provider.																
	(c). JNPT to justify the assumption of considering 80% of the capacity as Import and the balance 20% as Export, with reference to actuals at the CFS yard and the Buffer yard of JNPT during the last three years.	The EXIM proportion is based on the traffic trends. The last three years data is as follows: (in TEUs) <table><tr><th>Year</th><th>2010</th><th>2011</th><th>2012 (upto October)</th></tr><tr><td>Import</td><td>43717</td><td>58959</td><td>56071</td></tr><tr><td>Export - BY</td><td>51655</td><td>38246</td><td>31566</td></tr><tr><td>Export - CFS</td><td>27910</td><td>33939</td><td>28656</td></tr></table> [JNPT has stated in the power point presentation made by it at the joint hearing that the import to export break-up of 80 : 20 is as per historical traffic trends]	Year	2010	2011	2012 (upto October)	Import	43717	58959	56071	Export - BY	51655	38246	31566	Export - CFS	27910	33939	28656
Year	2010	2011	2012 (upto October)															
Import	43717	58959	56071															
Export - BY	51655	38246	31566															
Export - CFS	27910	33939	28656															
3.	<b>Income Workings:</b> From the workings furnished by the JNPT for calculation of operating income, it is not clear how the JNPT has arrived at the operating income. The JNPT to furnish a detailed working to arrive at the income for the revised capacity. The details of the rate taken into account and the reference of the rate so adopted in the existing Scale of Rates to be indicated.	A backward calculation has been done, where Revenues under the new tariff = Estimated OPEX + Allowed return on capital employed. These revenues are then divided by the capacity to arrive at the tariff. The Annexure 4 of the TAMP forms may be referred for this calculation.																
4.	<b>Operating Cost:</b>																	
(i).	<b>Salary, Wages and Allowances:</b>  (a). The JNPT has estimated salary, wages and allowances for contract labour meant for operating the equipment, management & administrative staff and labour at CFS and Buffer yard by considering certain number of labour/ employees under each category. While doing so, the JNPT has also furnished the requirement of each category of labour. However, how the requirement of each category of labour has been arrived at is not explained. Therefore, the JNPT to justify the benchmark in respect of number of labour/ employees considered under each category taking into account the efficient parameter in this regard prevailing in the industry.	1. Driver/operator: As per industry standards, each type of equipment requires 1 driver/operator per shift. The same has been considered in the calculations.  2. Cleaner: As per industry standards, each type of equipment requires 1 cleaner per shift. The same has been considered in the calculations.  3. Other labour: The labour requirement depends on the frequency of the maintenance required by the each type of equipment. This type of labour is not required for all the 3 shifts, in cases where the number of equipments is low. Accordingly, in such cases, labourers for only 2 shifts have been considered. Accordingly, the following has been considered: <table><tr><th>Particulars</th><th>Reach Stacker</th><th>Empty Container Handler</th><th>3 tonne &amp; 10 tonne Forklifts</th><th>Tractor Trailers</th></tr><tr><td>Mainten-</td><td>10</td><td>NA</td><td>NA</td><td>NA</td></tr></table>	Particulars	Reach Stacker	Empty Container Handler	3 tonne & 10 tonne Forklifts	Tractor Trailers	Mainten-	10	NA	NA	NA						
Particulars	Reach Stacker	Empty Container Handler	3 tonne & 10 tonne Forklifts	Tractor Trailers														
Mainten-	10	NA	NA	NA														

	supported by documentary evidence.	<table><tr><td>ance Engineer</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Mechanic</td><td>5</td><td>5</td><td>5</td><td>4</td></tr><tr><td>Electrician</td><td>10</td><td>NA</td><td>10</td><td>20</td></tr><tr><td>Mechanic Helper</td><td>15</td><td>15</td><td>15</td><td>4</td></tr><tr><td>Diesel &amp; Oil Pump Operator</td><td>5</td><td>15</td><td>15</td><td>10</td></tr><tr><td>Welder</td><td>5</td><td>5</td><td>15</td><td>6.67</td></tr><tr><td>Tyrewala</td><td>5</td><td>5</td><td>5</td><td>10</td></tr><tr><td>Patawala</td><td>NA</td><td>NA</td><td>NA</td><td>10</td></tr></table> <p>This has been taken based on independent technical research and is in line with efficiency parameters prevailing in the industry.</p>	ance Engineer					Mechanic	5	5	5	4	Electrician	10	NA	10	20	Mechanic Helper	15	15	15	4	Diesel & Oil Pump Operator	5	15	15	10	Welder	5	5	15	6.67	Tyrewala	5	5	5	10	Patawala	NA	NA	NA	10
ance Engineer																																										
Mechanic	5	5	5	4																																						
Electrician	10	NA	10	20																																						
Mechanic Helper	15	15	15	4																																						
Diesel & Oil Pump Operator	5	15	15	10																																						
Welder	5	5	15	6.67																																						
Tyrewala	5	5	5	10																																						
Patawala	NA	NA	NA	10																																						
	(b). JNPT to furnish documentary evidence in support of the cost of the following:  (i). Each type of contract labour utilised for operating each type of equipment separately.	<p>The CFS has 647 permanent labour which were there before the current operator took over. They have to be paid as per the agreement entered into with the union by CFS operator. The rest of the labour is contracted.</p> <p>(The port has furnished the Quotation of October 2012 received by it from a Manpower Supplier Agency, reflecting the rate for supply of each type of Labour. The quotation is for supply of various workman indicated in Annex-10 (Part A) for Reach Stackers, Fork Lift, Tracter, Trailer, empty container handler, additional labour required for warehouses and reefer containers. [The rates are for 8 hours working per day and inclusive of statutory benefits and service charges. Rates shall be enhanced by 5% every year.]</p>																																								
	(ii). Each type of Management & Administrative staff separately.	<p>Cost of Management and Administrative staff has been considered to be a part of "General Overheads". "General Overheads" have been assumed at 5% of value of gross fixed assets (TAMP's 2008 guidelines allows upto 15% of gross fixed assets).</p>																																								
	(iii). Each type of labour at CFS and Buffer yard separately.	<p>For permanent labour, rates used are as per agreement entered with Labour Union. (The copy of the Contract furnished by the port is a Memorandum of Settlement dated 25 January 2011 between Speedy Multimodes Limited and Nhava Sheva Port General Workers Union for a period of 3 years from 1.7.2010 to 30.6.2013).</p> <p>For other labour rates, it has referred to the Quotation as stated at (b) (i) above.</p>																																								
(ii).	<u>Electricity charges:</u> JNPT to furnish/ clarify/ justify the following:  (a). Documentary evidence in support of the unit rate of electricity at ₹11.83 per unit.	<p>The electricity charges per unit are considered as per present MSEB norms. Copy of electricity bill is attached herewith which shows the average per unit rate 15.83. (The document furnished by the port is a Debit note raised by the JNPT on Speedy Multimodes Limited on 14 December 2012, towards electricity charges for November 2012 which</p>																																								

		reflects the unit cost of power at ₹15.83. The JNPT has also furnished workings in support of the unit cost of power at ₹15.83.)
	(b). Electricity consumption of 3.60 units per TEU incase of Reefer containers to be justified taking into account the efficient parameter in this regard prevailing in the industry, supported by documentary evidence.	Electricity consumption for reefer container is as per the industry average (3.6 kw/hr/teu). This was taken from the "Container Handbook" published by GDV (German Marine Insurers) the extract of which has been furnished by the port.
	(c). (i). Electricity consumption of 2.90 units per hour incase of electronic Weigh Bridge to be justified taking into account the efficient parameter in this regard prevailing in the industry, supported by documentary evidence.	In the Order No: TAMP/39/2010 – MBPT passed on 2nd May 2011, per month power consumption has been considered 2100 units. This converts to 2.9 kw/hr assuming 30 days per month and 24 hrs per day.  (The Order referred above is the Order passed on 02 May 2011 disposing of the proposal filed by Buthello Travels for approval of tariff for two 60 tonne electronic weighbridges installed in Mumbai Port Trust (MBPT) Docks.)
	(ii). It is seen from the workings furnished for consumption of 25044 units of power per annum for the electronic weigh bridge that the JNPT has considered power consumption for operation of the weigh bridge round the clock throughout the year (24 hours x 365 days). However, the capacity of the CFS/ Buffer yard facility has been determined at 70% utilization. Therefore, the weigh bridge may not have to be operated round the clock throughout the year. Estimated power consumption for operation of weigh bridge to be revised taking into account 70% utilization.	The weigh bridge will be plugged in for 24 hrs and 365 days, as we cannot determine the time the truck will be requiring the facility. Also in case no. TAMP/39/2010 – MBPT for fixation of tariff for two nos. 60 tonnes electronic weighbridges installed at Mumbai Port Trust docks by M/s. Buthello Travels on Build, Operate & Maintain basis, the electricity units consumed per month is taken as 2100 i.e. annual consumption will be 25200 units. Accordingly, our assumption of 25044 units is more or less the same.
	(d). (i). The purpose of considering electricity consumption of 61680 units per month under 'Others' is not understood. The JNPT to furnish the resources which require the power consumption of 61680 units per month.	These include electricity consumption of the administrative building, yard lightings, warehouse lightings etc. i.e. all electricity consumption other than by reefers and electronic weighbridge. This has been calculated after deducting reefer consumption from the average total consumption
	(ii). The basis for considering	

	61680 units of power consumption for 'Others' to be furnished with workings. Further, this to be justified taking into account the efficient parameter in this regard prevailing in the industry, supported by documentary evidence.	at the CFS.																		
(iii).	<p><b>Fuel charges:</b></p> <p>(a). Reach Stacker:</p> <p>(i). The basis for considering 4 moves per container and assumption of 15 moves per hour to arrive at the operational hours, to be explained.</p>	<p>We consider a stack of 3 rows and 3 columns.</p> <table border="1"> <tr> <td>1</td><td>2</td><td>3</td></tr> <tr> <td>4</td><td>5</td><td>6</td></tr> <tr> <td>7</td><td>8</td><td>9</td></tr> </table> <p>If the reach stacker wants to handle the 5<sup>th</sup> container then first it has to handle container number 1, container number 4, and container number 2 and then finally position container number 5 on the trailer truck. Further it has to reposition the containers number 1, 4 and 2. Hence totaling to 7 moves. Similarly to handle container number 4 first reach stacker has to handle container number 1 then container number 4. Further reposition the container 1, which adds to 3 moves per container. Hence on an average we have considered 4 moves per container.</p> <p>For moves per hour we have referred the technical specifications of reach stacker of Linde and Kalmar.</p>	1	2	3	4	5	6	7	8	9									
1	2	3																		
4	5	6																		
7	8	9																		
	(ii). The benchmark of moves per container, moves per hour and the fuel consumption of 20 litres per hour for Reach Stacker considered by JNPT in its workings to be justified with reference to the efficient parameters in this regard, prevailing in the industry, supported by documentary evidence.	This has been taken based on telephonic discussions with the equipment provider and manufacturers. Also, Case No. TAMP/47/2007-NMPT order passed on 16th June 2010, considers 18 litres per hr consumption of fuel for reach stacker.																		
	<p>(b). To handle the 2666 nos. of ODC containers and OT containers each, the JNPT has proposed use of the following equipment in the following manner:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Equipm-ent used</th><th>ODC container %</th><th>OT container %</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Cranes - 15 MT</td><td>30%</td><td>50%</td></tr> <tr> <td>Cranes - 35 MT</td><td>30%</td><td>50%</td></tr> <tr> <td>Cranes - 75 MT</td><td>30%</td><td>0%</td></tr> <tr> <td>Fork Lift 10 Tonne</td><td>10%</td><td>0%</td></tr> <tr> <td><b>Total</b></td><td><b>100%</b></td><td><b>100%</b></td></tr> </tbody> </table>	Equipm-ent used	ODC container %	OT container %	Cranes - 15 MT	30%	50%	Cranes - 35 MT	30%	50%	Cranes - 75 MT	30%	0%	Fork Lift 10 Tonne	10%	0%	<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	Depending on the tonnage variation of the ODC and OT, we have to consider different equipments as using single higher capacity crane for every container would add to cost and add on to inefficiencies in handling of containers. For example if we use 75 tons crane for weighing 10 tons parcel, the fuel consumption and the hiring cost will increase than the 15 tons capacity crane, hence this will add extra cost to handle container.
Equipm-ent used	ODC container %	OT container %																		
Cranes - 15 MT	30%	50%																		
Cranes - 35 MT	30%	50%																		
Cranes - 75 MT	30%	0%																		
Fork Lift 10 Tonne	10%	0%																		
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>																		

	<p>The reason/ justification for the above mentioned allocation of equipment to handle the ODC and OT containers to be furnished. Further, it may also be explained why a single capacity crane cannot be considered to handle ODC and OT containers instead of deployment of cranes of various capacities, as considered by JNPT.</p>																																											
(c).	<p>75 tonne crane:</p> <p>(i). The basis for considering 2 moves per container and assumption of 17 moves per hour to arrive at the operational hours, to be explained.</p>	<p>The container has to be positioned first on ground after unloading from the trailer truck and then the crane has to reposition itself to move the container to its destined slot. Repositioning of the crane is necessary for the safe and efficient handling of container/cargo. Hence, 2 moves per container/cargo have been considered. The cargo generally handled by the 75 ton crane is over dimensional and heavy, hence to perform the handling operations efficiently and without damage, slows the operation time. The process of fastening the slings to the ODC, perform a balance check, lift-on and lift-off to specific slot or trailer takes approximately 120 minutes and same has been considered in calculating moves per day.</p>																																										
(ii).	<p>The benchmark of moves per container, moves per hour and the fuel consumption of 25 litres per hour for 75 tonne crane considered by JNPT in its workings to be justified with reference to the efficient parameters in this regard, prevailing in the industry, supported by documentary evidence.</p>	<p>This has been obtained based on discussions with the crane provider and information available in the public domain.</p> <table><tr><td colspan="2">Diesel density (kg/lit)</td><td colspan="2">0.86</td><td colspan="2"></td></tr><tr><td colspan="2">Fuel consumption =</td><td colspan="2">((HP*gram/HP-hr)/1000/Diesel density) *</td><td colspan="2">Load factor</td></tr><tr><td colspan="4">75 ton crane (MANTIS - 14010)</td><td>Avg Fuel Consumption</td><td>JNPT Considered</td></tr><tr><td>HP</td><td>260</td><td></td><td></td><td rowspan="4"></td><td rowspan="4"></td></tr><tr><td>gram/HP-hr</td><td>165</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Considering Load factor</td><td>100%</td><td>50%</td><td>30%</td></tr><tr><td>Fuel consumption (L/hr)</td><td>49.88</td><td>24.94</td><td>14.97</td></tr><tr><td colspan="4"></td><td>29.9</td><td>25.00</td></tr></table> <p>The technical specifications used above have been taken from the 75 ton crane product guide. The JNPT has furnished a copy of the same.</p>	Diesel density (kg/lit)		0.86				Fuel consumption =		((HP*gram/HP-hr)/1000/Diesel density) *		Load factor		75 ton crane (MANTIS - 14010)				Avg Fuel Consumption	JNPT Considered	HP	260					gram/HP-hr	165			Considering Load factor	100%	50%	30%	Fuel consumption (L/hr)	49.88	24.94	14.97					29.9	25.00
Diesel density (kg/lit)		0.86																																										
Fuel consumption =		((HP*gram/HP-hr)/1000/Diesel density) *		Load factor																																								
75 ton crane (MANTIS - 14010)				Avg Fuel Consumption	JNPT Considered																																							
HP	260																																											
gram/HP-hr	165																																											
Considering Load factor	100%	50%	30%																																									
Fuel consumption (L/hr)	49.88	24.94	14.97																																									
				29.9	25.00																																							
(iii).	<p>There appears to be a mistake in the calculation as the cost of diesel at the rate of ₹46/- per litre has not been considered by the JNPT in the calculation. Instead, some other figure has been considered. JNPT to rectify the workings.</p>	<p>Noted. Has been corrected in revised forms.</p>																																										
(d).	<p>35 tonne crane:</p> <p>(i). The basis for considering 2 moves per container and assumption of</p>	<p>The container has to be positioned first on ground after unloading from the trailer truck and then the crane has to reposition itself to move the container to its destined slot. Repositioning of the crane is necessary for the safe and efficient</p>																																										



	handling 103 ODC/OT containers per day to arrive at the operational hours, to be explained.	handling of container/cargo. Hence, 2 moves per container/cargo have been considered. The cargo generally handled by the 35 ton crane is over dimensional and heavy, hence to perform the handling operations efficiently and without damage, slows the operation time. The process of fastening the slings to the ODC, perform a balance check, lift-on and lift-off to specific slot or trailer takes approximately 20 minutes and same has been considered in calculating moves per day.																																				
	(ii). The benchmark moves per container per day and the fuel consumption of 17 litres per hour with reference to the 35 tonne crane to be justified with reference to the efficient parameter in this regard, prevailing in the industry, supported by documentary evidence.	<p>This has been obtained based on discussions with the crane provider and information available in the public domain. This is as per the efficiency parameters prevailing in the industry.</p> <table><tr><td colspan="4">Diesel density (kg/lit)</td><td colspan="2">0.86</td></tr><tr><td colspan="4">Fuel consumption =</td><td colspan="2">{(HP*gram/HP-hr)/1000/Diesel density) * Load factor</td></tr><tr><td colspan="4">35 ton crane (MANTIS - 14010)</td><td>Avg Fuel Consumption</td><td>JNPT Considered</td></tr><tr><td>HP</td><td>150</td><td></td><td></td><td rowspan="4">17.3</td><td rowspan="4">17.00</td></tr><tr><td>gram/HP-hr</td><td>165</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Considering Load factor</td><td>100%</td><td>50%</td><td>30%</td></tr><tr><td>Fuel consumption (L/hr)</td><td>28.78</td><td>14.39</td><td>8.63</td></tr></table> <p>The technical specifications used above have been taken from the 35 ton crane product guide. The JNPT has furnished a copy of the same.</p> <p>Noted. Has been corrected in revised forms.</p>	Diesel density (kg/lit)				0.86		Fuel consumption =				{(HP*gram/HP-hr)/1000/Diesel density) * Load factor		35 ton crane (MANTIS - 14010)				Avg Fuel Consumption	JNPT Considered	HP	150			17.3	17.00	gram/HP-hr	165			Considering Load factor	100%	50%	30%	Fuel consumption (L/hr)	28.78	14.39	8.63
Diesel density (kg/lit)				0.86																																		
Fuel consumption =				{(HP*gram/HP-hr)/1000/Diesel density) * Load factor																																		
35 ton crane (MANTIS - 14010)				Avg Fuel Consumption	JNPT Considered																																	
HP	150			17.3	17.00																																	
gram/HP-hr	165																																					
Considering Load factor	100%	50%	30%																																			
Fuel consumption (L/hr)	28.78	14.39	8.63																																			
	(iii). There appears to be a mistake in the calculation as the cost of diesel at the rate of ₹46/- per litre has not been considered by the JNPT in the calculation. Instead, some other figure has been considered. JNPT to rectify the workings.																																					
	(e). 15 tonne crane:  (i). The basis for considering 2 moves per container and assumption of handling 274 ODC/OT containers per day to arrive at the total operational hours as 374 hours, to be explained.	The container has to be positioned first on ground after unloading from the trailer truck and then the crane has to reposition itself to move the container to its destined slot. Repositioning of the crane is necessary for the safe and efficient handling of container/cargo. Hence, 2 moves per container/cargo have been considered. The cargo generally handled by the 15 ton crane is over dimensional and heavy, hence to perform the handling operations efficiently and without damage, slows the operation time. The process of fastening the slings to the ODC, perform a balance check, lift-on and lift-off to specific slot or trailer takes approximately 7.5 minutes and same has been considered in calculating moves per day.																																				
	(ii). The benchmark of handling of containers and the fuel consumption of 8 litres per hour in respect of 15 tonne crane	This has been obtained based on discussions with the crane provider and information available in the public domain. This is as per the efficiency parameters prevailing in the industry.																																				

	to be justified with reference to the efficient parameter in this regard, prevailing in the industry, supported by documentary evidence.	<table><tr><td colspan="5">Diesel density (kg/lit) 0.86</td></tr><tr><td colspan="5">Fuel consumption = ((HP*gram/HP-hr)/1000/Diesel density) * Load factor</td></tr><tr><td colspan="4">15 ton crane (MANTIS - 14010)</td><td>Avg Fuel Consumption</td><td>JNPT Considered</td></tr><tr><td>HP</td><td>100</td><td></td><td></td><td rowspan="4">11.5</td><td rowspan="4">8.00</td></tr><tr><td>gram/HP-hr</td><td>165</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Considering Load factor</td><td>100%</td><td>50%</td><td>30%</td></tr><tr><td>Fuel consumption (L/hr)</td><td>19.19</td><td>9.59</td><td>5.76</td></tr></table> <p>The technical specifications used above have been taken from the 15 ton crane product guide. The JNPT has furnished a copy of the same.</p>	Diesel density (kg/lit) 0.86					Fuel consumption = ((HP*gram/HP-hr)/1000/Diesel density) * Load factor					15 ton crane (MANTIS - 14010)				Avg Fuel Consumption	JNPT Considered	HP	100			11.5	8.00	gram/HP-hr	165			Considering Load factor	100%	50%	30%	Fuel consumption (L/hr)	19.19	9.59	5.76
Diesel density (kg/lit) 0.86																																				
Fuel consumption = ((HP*gram/HP-hr)/1000/Diesel density) * Load factor																																				
15 ton crane (MANTIS - 14010)				Avg Fuel Consumption	JNPT Considered																															
HP	100			11.5	8.00																															
gram/HP-hr	165																																			
Considering Load factor	100%	50%	30%																																	
Fuel consumption (L/hr)	19.19	9.59	5.76																																	
	(iii). There appears to be a mistake in the calculation as the cost of diesel at the rate of ₹46/- per litre has not been considered by the JNPT in the calculation. Instead, some other figure has been considered. JNPT to rectify.	Noted. Has been corrected in revised forms.																																		
	(f). 10 tonne forklift:  (i). The basis for considering 2 moves per parcel and assuming handling 15 moves per hour to be explained.  (ii). The benchmark of moves per parcel, moves per hour and the fuel consumption of 8 litres per hour with reference to 10 tonne forklift to be justified with reference to the efficient parameter in this regard, prevailing in the industry, supported by documentary evidence.	<p>One move is considered for stuffing and another move for destuffing. 15 moves per hour is considered based on the information provided by the forklift provider and as per the industrial standards.</p> <p>This is based on telephonic discussions with equipment manufacturer. This is as per the efficiency parameters prevailing in the industry. TAMP specifies a rate of 10 ltrs per hour in its 2008 guidelines for multipurpose berths which is higher than what we have used.</p>																																		
	(g). 3 tonne forklift:  (i). The basis for considering 2 moves per parcel and assuming handling 15 moves per hour to be explained.  (ii). The benchmark of moves per parcel, moves per hour and the fuel consumption of 5 litres per hour with reference to a 3 tonne forklift to be justified with reference to the efficient parameter in	<p>One move is considered for stuffing and another move for destuffing. 15 moves per hour is considered based on the information provided by the forklift provider and as per the industrial standards.</p> <p>This is based on telephonic discussions with equipment manufacturer. This is as per the efficiency parameters prevailing in the industry. TAMP specifies a rate of 7 ltrs per hour for a 5 tonne forklift in its 2008 guidelines for multipurpose berths which is higher than what the port used.</p>																																		

		this regard, prevailing in the industry, supported by documentary evidence.																	
	(h). Empty container handler:																		
	(i). The basis for considering 3.5 moves per TEU and assuming handling 15 moves per hour to be explained.		Empty containers are stacked in the same way the loaded containers are stacked, hence the moves per teu considered are in line with the reach stacker. But, the empty container handling operations generally consists of handling empty from one trailer and putting on other trailer in case of the direct destuffing. In the mentioned operations moves per teu is limited to one. In case of container stuffing operations at the warehouse, the empty container handler has to handle the teu from the empty container yard, where the empties are stacked. To handle the stacked empty teus it has to make moves equivalent to reach stacker. Hence moves considered in case of empty container handler are less than the reach stacker.																
	(ii). The benchmark of moves per TEU, moves per hour and the fuel consumption of 12 litres per hour with reference to Empty container handler to be justified with reference to the efficient parameter in this regard, prevailing in the industry, supported by documentary evidence.		This is based on Kalmar's technical information manual for reachstackers. This is as per the efficiency parameters prevailing in the industry.  (The document furnished by the port does not explicitly reflect the moves per hour).																
	(i). Tractor Trailers:		Tractor trailer requires 4.43 hours to complete one trip from CFS to port as explained below –																
	(i). The basis for considering 4.43 hours of operation of each trailer to be explained.		<table><tr><th>Tractor Trailer</th><th>Hours</th></tr><tr><td>Container load time for TT</td><td>0.08</td></tr><tr><td>Container unload time for TT</td><td>0.08</td></tr><tr><td>TT waiting time for formalities</td><td>0.33</td></tr><tr><td>Average TT wait at port gate due to congestion and other reasons</td><td>2.50</td></tr><tr><td>Average TT wait due to road congestion</td><td>0.50</td></tr><tr><td>TT travel time (CFS to port and port to CFS)</td><td>0.93</td></tr><tr><td><b>Total TT trip from CFS to port</b></td><td><b>4.43</b></td></tr></table> This assessment is based on prevailing conditions at JNPT.	Tractor Trailer	Hours	Container load time for TT	0.08	Container unload time for TT	0.08	TT waiting time for formalities	0.33	Average TT wait at port gate due to congestion and other reasons	2.50	Average TT wait due to road congestion	0.50	TT travel time (CFS to port and port to CFS)	0.93	<b>Total TT trip from CFS to port</b>	<b>4.43</b>
Tractor Trailer	Hours																		
Container load time for TT	0.08																		
Container unload time for TT	0.08																		
TT waiting time for formalities	0.33																		
Average TT wait at port gate due to congestion and other reasons	2.50																		
Average TT wait due to road congestion	0.50																		
TT travel time (CFS to port and port to CFS)	0.93																		
<b>Total TT trip from CFS to port</b>	<b>4.43</b>																		
	(ii). The benchmark of hours of operation and fuel consumption of 5 litres per hour of trailer to be justified with reference to the efficient parameter in this regard, prevailing in the industry, supported by documentary evidence.		This is based on extracts from the document "Heavy-Duty Truck Emissions and Fuel Consumption Simulating Real-World Driving in Laboratory Conditions" given in Annexure-12. The calculations are as follows:  <table><tr><th colspan="2">Mileage of Trailer Truck</th><th></th><th></th></tr><tr><td>Option-1:</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(Assumed maximum fuel consumption)</td><td>40 litre/ 100 km</td><td>Kms/litre</td><td>2.50</td></tr></table>	Mileage of Trailer Truck				Option-1:				(Assumed maximum fuel consumption)	40 litre/ 100 km	Kms/litre	2.50				
Mileage of Trailer Truck																			
Option-1:																			
(Assumed maximum fuel consumption)	40 litre/ 100 km	Kms/litre	2.50																

		Option-2: (Assumed average fuel consumption)	35 litre/ 100 km	Kms/litre	2.86								
		Option-3: (Assumed minimum fuel consumption)	30 litre/ 100 km	Kms/litre	3.33								
		Average Distance Travelled by TT Per Trip		Kms/Trip	17.50								
		Average Speed per Trip		Kms/hr	15.00								
		Time to complete one trip		Hrs/trip	1.17								
		Fuel Consumed Per Trip											
		Option-1: (Assumed maximum fuel consumption)		Litres/trip	7.00								
		Option-2: (Assumed average fuel consumption)		Litres/trip	6.13								
		Option-3: (Assumed minimum fuel consumption)		Litres/trip	5.25								
		Fuel Consumed hours											
		Option-1: (Assumed maximum fuel consumption)		Litres/hr	6.00								
		Option-2: (Assumed average fuel consumption)		Litres/hr	5.25								
		Option-3: (Assumed minimum fuel consumption)		Litres/hr	4.50								
		Avg Fuel Consumption Per Hour per trip		Litres/hr	5.25								
		Considered by JNPT		Litres/hr	5.00								
	(j). Motor car:	This was an assumed value for general day to day use and operation of CFS.											
	JNPT to furnish the basis for considering ₹5000/- per month per motor car as fuel cost, with workings.												
	(k). Genset:												
	(i). The basis for considering 60 hours of operation per month to be explained.	Due to frequent interruption in power supply in this area, provision of 60 hours per month has been made based on past experience											
	(ii). The benchmark of hours of operation and the fuel consumption of 90 litres per hour in respect of Genset to be justified with reference to the efficient parameter in this regard, prevailing in the industry, supported by documentary evidence.	For fuel consumption of the diesel generator please refer technical specifications of the Model MQP60IV as obtained from the equipment manufacturer.											
		<table><tr><th colspan="2">Fuel System</th></tr><tr><td>Fuel Injection Pump</td><td>Stanadyne</td></tr><tr><td>Make</td><td></td></tr><tr><td>Recommended Fuel</td><td>ASTM-D975/No.1 &amp; 2 Diesel</td></tr></table>				Fuel System		Fuel Injection Pump	Stanadyne	Make		Recommended Fuel	ASTM-D975/No.1 & 2 Diesel
Fuel System													
Fuel Injection Pump	Stanadyne												
Make													
Recommended Fuel	ASTM-D975/No.1 & 2 Diesel												

		<table><tr><td>Feed Pump Maximum Suction Head</td><td>10 ft. (3 m)</td></tr><tr><td>Fuel Filters</td><td>Spin-on, Filter / water separator</td></tr><tr><td>Maximum Fuel Flow</td><td>23.7 gal / hr. (90L/hr)</td></tr><tr><td colspan="2">Fuel Consumption</td></tr><tr><td>Diesel Fuel at % of load (Standby)</td><td>Gal / hr. (L/hr.)</td></tr><tr><td>100%</td><td>5.1 (19.6)</td></tr><tr><td>75%</td><td>3.6 (14.0)</td></tr><tr><td>50%</td><td>2.3 (9.0)</td></tr><tr><td>25%</td><td>1.7 (6.6)</td></tr></table>	Feed Pump Maximum Suction Head	10 ft. (3 m)	Fuel Filters	Spin-on, Filter / water separator	Maximum Fuel Flow	23.7 gal / hr. (90L/hr)	Fuel Consumption		Diesel Fuel at % of load (Standby)	Gal / hr. (L/hr.)	100%	5.1 (19.6)	75%	3.6 (14.0)	50%	2.3 (9.0)	25%	1.7 (6.6)
Feed Pump Maximum Suction Head	10 ft. (3 m)																			
Fuel Filters	Spin-on, Filter / water separator																			
Maximum Fuel Flow	23.7 gal / hr. (90L/hr)																			
Fuel Consumption																				
Diesel Fuel at % of load (Standby)	Gal / hr. (L/hr.)																			
100%	5.1 (19.6)																			
75%	3.6 (14.0)																			
50%	2.3 (9.0)																			
25%	1.7 (6.6)																			
(iv).	<p><b>Repairs &amp; Maintenance:</b></p> <p>The basis for considering Repairs &amp; Maintenance at 2% of gross block incase of equipment, 1% of the gross block incase of civil works and 15% of the gross block incase of computer and others to be justified. The benchmark of considering the various percentages considered towards repairs and maintenance to be justified with reference to the efficient parameter in this regard, prevailing in the industry, supported by documentary evidence.</p>	<p>Civil and equipment repair and maintenance charges considered as directed in TAMP's 2008 Guidelines. There is no guideline available for cost of repairs of computers. They require more frequent maintenance as compared to equipments and 15% has been taken based on industry standards.</p>																		
(v).	<p><b>Insurance:</b></p> <p>The basis for considering Insurance cost at 1% of gross block of assets to be justified. The benchmark of considering the said percentage considered towards insurance to be justified with reference to the efficient parameter in this regard, prevailing in the industry, supported by documentary evidence.</p>	<p>This has been considered based on TAMP's 2008 Guidelines.</p>																		
(vi).	<p><b>Lease Rent:</b></p> <p>(a). JNPT to confirm that the rate of ₹.21.83 per sq.m per month considered in the calculation of lease rent is the prevailing lease rental. In this regard, reference to the provision in the existing Scale of Rates of JNPT to be furnished. The JNPT to furnish workings to arrive at the rate of ₹.21.83 per sq.m per month from the existing Scale of Rates.</p>	<p>Lease rental is taken as ₹21.83 sq. mtrs. / month. This is based on rate for leasing of undeveloped land as mentioned in JNPT scale of rates as approved by TAMP. The rate has been adjusted using the inflation factor mentioned in the same scale of rates which states that:</p> <p><i>"As per JNPT approved scale of rates, the rate of license fee as prescribed in the Scale of Rates notified on 19th March, 1997 has to be escalated by 10% with effect from 1st April, 1998 and thereafter by the same percentage after every two years as per the existing terms and conditions till 23rd February, 2004. From 24th February, 2004, till the date of announcement of the revised Land Policy Guidelines, the rates shall be escalated by 2% per annum"</i></p> <p>Based on this escalation factor, following table shows calculation of lease rentals:</p>																		

		Year from	Year to	Rate / sq. mtr. / month
		April 1997	March 1998	14.00
		April 1998	March 1999	15.40
		April 1999	March 2000	15.40
		April 2000	March 2001	16.94
		April 2001	March 2002	16.94
		April 2002	March 2003	18.63
		April 2003	March 2004	18.63
		April 2004	March 2005	19.01
		April 2005	March 2006	19.39
		April 2006	March 2007	19.77
		April 2007	March 2008	20.17
		April 2008	March 2009	20.57
		April 2009	March 2010	20.98
		April 2010	March 2011	21.40
		April 2011	March 2012	21.83
	(b). The JNPT has excluded the area of 17471 sq. metres of land towards the non-CFS area from the calculation of lease rentals. As stated earlier, if the said land would be taken into account in the capacity calculation, the lease rental for the said piece of land may also be considered by JNPT in the estimation of lease rentals.	The said area is the "Long standing cargo shed" which is under JNPT's control. The CFS operator cannot use this shed for storage of other container cargo coming to the CFS. Hence, this has been excluded from normative capacity and cost calculations.		
(vii).	<u>Water charges:</u> JNPT to furnish the basis for considering water charges at ₹27000/- per month, with workings.	Water Charges have been worked out based on the consumption pattern observed for last one year. The rate charged per KL is as approved by TAMP		
(viii).	<u>RTO Tax:</u>  JNPT to furnish the basis for considering RTO tax applicable for each type of equipment, supported by documentary evidence.	RTO Tax receipts have been furnished by the port.		
(ix).	<u>Hire charges:</u>  The JNPT has considered hire of some equipment. In this regard, it may be relevant to mention here that the tariff for the CFS/ Buffer yard facility may have to be fixed on a normative basis. That being so, only the normative number of equipment to meet the requirement of the optimal capacity of the facility appears to be relevant. Therefore, the element of hiring of equipment does not appear to fit into the normative approach. In view of this position, the JNPT to review the approach adopted by it for hiring of equipment.	Traffic at CFSs undergoes frequent changes. To take care of these drops and surges, they have to keep a combination of hired and owned equipment. Since variation levels will be different at each CFS and it will be difficult to predict them, an average 50:50 ratio of owned & hired equipments is considered.		
6.	<u>Capital Cost Estimation:</u>			
(i).	<u>Civil Cost:</u> With reference to the civil costs, the JNPT to furnish the following:			
	(a). A detailed cost analysis for the civil works required at the said	The CFS was handed over to the CFS Operator on as-is-where-is basis. Initial cost has been		

	facility. The details about quantum of the work along with the unit rate considered also to be furnished.	adopted from JNPT's books of accounts which have been audited by CAG of India. Subsequent repair and renovation of roads and shed which have been made by Licensee are considered as per audited book value.																		
	(b). The documentary evidence in support of the unit rate considered in the calculation to also be furnished.	The Assets considered are as per JNPT's books of accounts and Auditor's certificate enclosed for work carried out by the Licensee. (The JNPT has furnished extract of the Asset Register as on 31.03.2011).																		
	(c). It may be confirmed that the unit rate so considered for estimation of civil costs is as per the prevailing market rates.	Since these assets are permanent in nature & costs would be same irrespective of who operates the facility, the audited book value of the same has been considered																		
	(d). The civil works at the said facility to be justified with reference to the optimal capacity of the said facility.	<p>The area for warehouses was not earmarked, but an analysis was carried out to determine the warehouse requirements. The historical trend of traffic at CFSs in JN Port area shows that 1% of total traffic goes to Bonded warehouse, 2% of total traffic goes to FCL/LCL import warehouse, 1% of total traffic goes to export hazardous cargo shed and 5% goes to other export cargo shed. Based on this, total area required for each warehouse was determined and this was compared to the actual area occupied by the existing warehouses.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Warehouse</th><th>Reqd. area (Sq. mtrs.)</th><th>Actual area (Sq. mtrs.)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Import (Bonded warehouse)</td><td>15,487</td><td>11,000</td></tr> <tr> <td>Import (For FCL &amp; LCL)</td><td>6,654</td><td>5,000</td></tr> <tr> <td>Export (For other)</td><td>7,228</td><td>9,000</td></tr> <tr> <td>Export (For hazardous)</td><td>1,446</td><td>2,500</td></tr> <tr> <td><b>Total Warehouse Area</b></td><td><b>30,815</b></td><td><b>27,500</b></td></tr> </tbody> </table> <p>Based on this it was concluded that total area required for warehouses and total actual area is nearly same (only 10% difference), hence there is no need for further warehouse development / modifications.</p> <p>As far as other administration buildings and parking area is concerned, since there were no guidelines available for determining the "normative area", an estimation of the same was made based on the inputs provided by DTTIPL and their technical sub consultants Zebec Marine Services.</p>	Warehouse	Reqd. area (Sq. mtrs.)	Actual area (Sq. mtrs.)	Import (Bonded warehouse)	15,487	11,000	Import (For FCL & LCL)	6,654	5,000	Export (For other)	7,228	9,000	Export (For hazardous)	1,446	2,500	<b>Total Warehouse Area</b>	<b>30,815</b>	<b>27,500</b>
Warehouse	Reqd. area (Sq. mtrs.)	Actual area (Sq. mtrs.)																		
Import (Bonded warehouse)	15,487	11,000																		
Import (For FCL & LCL)	6,654	5,000																		
Export (For other)	7,228	9,000																		
Export (For hazardous)	1,446	2,500																		
<b>Total Warehouse Area</b>	<b>30,815</b>	<b>27,500</b>																		
	(e). The JNPT has considered a civil cost of ₹.12.14 crores towards renovation and reconstruction of office, roads and yard by the operator. This item of work appears to be related to the existing civil structure. As stated earlier, the tariff for the CFS/ Buffer yard facility may have to be fixed on a normative basis. Therefore, it is not clear why the cost of said renovation/ reconstruction is built in the	<p>Irrespective of who is the CFS operator, renovation and reconstruction of office, roads and yards would have to be undertaken from time to time. This is an old facility first constructed in the year 1988-89. Hence, substantial repairs were required. Also tender terms require the CFS operator to maintain the facility in working condition. This will require renovation and reconstruction expenditure from time to time.</p> <p>Since this is an immovable asset, the book value has been considered. Since these assets are</p>																		

	normative tariff to be fixed for the facility.	permanent in nature & costs would be same irrespective of who operates the facility, the audited book value of the same has been considered.
(ii).	<b>Equipment Cost:</b>	
	(a). The JNPT has considered certain number of Reachstackers, Cranes of various capacities, Fork lift of various capacities, Empty container handler, Tractor Trailer in its facility. The deployment of each type of equipment alongwith the number of deployment of each type of equipment to be justified with reference to the efficient parameter in this regard, prevailing in the industry, supported by documentary evidence.	Number of total equipment required for CFS Operations are based on the Optimal Capacity of CFS and the moves required per annum per equipment for yard operation to reach the optimal yard capacity. Calculations shown in Annexure 6 in the TAMP forms should answer this question adequately.
	(b). With reference to the cost of the various types of equipment, the JNPT to furnish the budgetary quotations/ invoices in support of the cost of each type of equipment.	The JNPT has furnished quotations for hire of various types of Equipment.
	(c). From the workings furnished by JNPT at Annexure – 2 it is seen that in addition to the required number of equipment, the JNPT has considered cost of additional equipment for downtime incase of Reachstacker, Forklift of 3 tonne, Tractor Trailer. In this regard, it may be relevant to mention here that the tariff for the CFS/ Buffer yard facility is to be fixed on a normative basis. In such a scenario, the JNPT to clarify whether consideration of the cost of additional equipment for standby purpose fits into normative approach. Only the number of equipment required to meet the optimal capacity of the facility may have to be considered in costing.	The additional equipments are considered as these equipments require frequent maintenance and during the mentioned maintenance time we need to have backup so that the operations are running smoothly. Further, additional equipments have been considered only in cases where the utilisation of existing equipments is very high. This is as per normal practice prevailing in the industry.
7.	<b>Scale of Rates:</b>	
(i).	The definitions as proposed at (viii) and (ix) to be modified suitably to refrain from giving reference to any service provider.	Noted. Has been corrected in revised forms.
(ii).	The proposed note at (x) under 'General Terms and Conditionalities' to be modified in line with Clause 2.18.2 of the tariff guidelines of 2005 and the rate of interest to be updated with the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India.	Noted. Has been corrected in revised forms.
(iii).	The reason for deleting the existing rate at Sl. No. (vii) of Section 2.4 under Chapter –II relating to 'Retrieval of loaded containers from Container yard and	The portion of weighment done on party's trailers is negligible. Hence, a single rate for both types of weighment was calculated.



	arranging weighment thereof at CFS weighbridge on party's trailers' to be explained.	
(iv).	The reason for deleting the existing charges prescribed at Section 2.8' Long standing Cargo operations' in the proposed Scale of Rates to be explained	The long standing cargo shed is not being used by the CFS and hence the same has been ignored for cost and capacity calculations. So, tariff for the same has also been left out.
(v).	JNPT to explain the rationale behind proposing reduction in the free period from 5 days to 3 days in respect of Loaded containers handled at Buffer yard (Chapter – IV) to be explained. The financial implications arising out of such a proposed change to be furnished.	Since there was no guideline available, we referred to the free periods allowed by CFSs in the JNPT region. None of these CFSs offer any free period for both import and export containers. However, we have conservatively retained a period of 3 days as free period. (From the Details furnished by the port, it is seen that the CFS listed in the said list do not provide for any free days.)
(vi).	The reason for inserting a note that Buffer yard On-wheel inspection will be charged as per notifications by Customs from time to time, to be explained.	This is a statutory levy as per customs notification and hence we cannot prescribe a rate for it. [The port has furnished a copy of the Public Notice No.56/2009 dated 31 August 2009 issued by the Customs Authority in this regard.]
(vii).	The reason for deleting the activity 'Re-working service (destuffing the container and shifting the empty box to the empty yard within the CFS' at Sr. no.5.7 under Chapter – V of the existing Scale of rates to be explained.	Reworking of containers is considered to be a "Handling Service" as opposed to a "Miscellaneous service". Tariff for the same is included in Chapter-III Sr.No. 3.4. part (iv).
(viii).	The reason for prescribing a new rate towards 'Container Load Plan (CLP)' at Sr. no.5.11 under Chapter – V of the proposed Scale of rates to be explained The cost analysis to propose the rate for such activity at ₹.55 per TEU to be furnished.	All CFSs in the region charge for CLP. Since this is a miscellaneous service and separate costing is not possible for this service, we have normatively taken the lowest rate among the tariffs of other CFSs in the JNPT region.
(ix).	Similarly, the reason for prescribing a new rate towards 'Equipment Inspection Report (EIR) charges' at Sr. no.5.12 under Chapter – V of the proposed Scale of rates to be explained The cost analysis to propose the rate for such activity at ₹.50 per TEU to be furnished.	All CFSs in the region charge for EIR. Since this is a miscellaneous service and separate costing is not possible for this service, we have normatively taken the lowest rate among the tariffs of other CFSs in the JNPT region.

11.1. A joint hearing in this case was held on 17 December 2012 at the Office of this Authority. The JNPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the JNPT, the concerned users and user organisations bodies have made their submissions.

11.2. As agreed at the joint hearing, the JNPT was requested vide our letter dated 26 December 2012 to take action/ furnish information on some points by 31 December 2012. After reminder, the JNPT vide its e-mail dated 30 January 2013 and letter dated 6 February 2013 has responded. The information sought by us and reply of the JNPT are tabulated below:

Sl. No.	Points raised by us	Response of JNPT
(i).	JNPT to furnish a copy of its proposal of August 2012 and a copy of the powerpoint presentation made at the joint hearing to the concerned	The JNPT has sent the soft copy of the presentation as well as the JNPT's proposal to all the stakeholders present in the joint hearing held on 17 December 2012 by e-mail on 18 December 2012 and again on 18 January 2013.

	<p>stakeholders. The JNPT may, thereafter, hold a meeting at its level with the concerned stakeholders to give clarity to the stakeholders on its proposal and file a report in this regard along with a copy of the proceedings of the meeting before this Authority. This exercise may be completed by JNPT by 31 December 2012, as agreed by JNPT.</p>	
(ii).	<p>JNPT to furnish a note on the present status of the Court Case relating to the Writ Petition filed by the Speedy Multimodes Limited in 2007 alongwith the copies of all the orders passed by the Hon'ble Court in this matter. In this context, the JNPT may also intimate about the tariff being levied at present at the facility by giving reference to the tariff Order, based on which the present tariff is being levied.</p>	<p>The present status of the Court case related to writ petition filed by M/s. Speedy Multimodes Limited in 2007 is as given below:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(i). By an order dated 22 August 2007, the Hon'ble High Court stayed the TAMP order dated 28 June 2007.</li> <li>(ii). By order dated 11 August 2008, the Division Bench of J.N. Patel and K.K. Tated JJ directed the petitioners (i.e. speedy) to approach the Respondent No.1 (i.e. TAMP) and directed the Respondent No.1 to "review tariff rates fixed by them in accordance with rules".</li> <li>(iii). By the same order dated 11 August 2008, the Hon'ble High Court dismissed the said petition but prescribing that the stay was to continue until 4 weeks after the TAMP Order was passed.</li> <li>(iv). By an affidavit dated 10 November 2009, TAMP has stated that at a joint hearing held before it on 18 February 2009, "it was decided that tariff had to be fixed based on a proposal from JNPT as the license granted by the JNPT to the petitioners was neither BOT or BOOT. In this regards, an opportunity was also afforded to the Petitioners to submit their specific proposal for tariff fixation with relevant data and evidence to JNPT.</li> <li>(v). JNPT submitted an application to TAMP on 14 September 2009.</li> <li>(vi). After considering the aforesaid affidavit, by an Order dated 12<sup>th</sup> November 2009, the Hon'ble High court extended time for TAMP to consider the application till 5<sup>th</sup> January 2010.</li> <li>(vii). TAMP issued an Order dated 30 December 2009, which was notified in the Gazette of India on 16 February 2010.</li> <li>(viii). The Scale of Rates dated 28 June 2007 came to an end on 31 December 2009 and has not been extended thereafter.</li> <li>(ix). To summarize, the Hon'ble High Court has acknowledged that the license is not that of a BOT or BOOT nature and that JNPT is to make a specific proposal for tariff fixation to TAMP and TAMP is to fix the tariff as per the rules.</li> </ol>

		In this context, the JNPT submitted that the authorised service provider has been charging tariff as approved by TAMP and notified vide TAMP/2/98-JNPT dated 22 April 1999.																																																																	
(iii).	JNPT to list out deviations from 2008 Upfront Guidelines, giving reasons for each deviation. The users are also advised to point out such deviations and furnish their comments thereon.	<p>The JNPT has furnished the list of deviations from 2008 upfront guidelines, which is given below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>No.</th><th>Point</th><th>Norm specified in guidelines</th><th>What we have done</th><th>Reason</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td><td colspan="4"><b>Calculation of optimal yard capacity</b></td></tr> <tr> <td>a.</td><td>Ground slots</td><td>720 TEUs per hectare</td><td>200 TEUs per hectare</td><td>Reply given to TAMP queries at point no.2(ii)(a)</td></tr> <tr> <td>b.</td><td>Stacking height</td><td>2.5 TEUS</td><td>General - 2.5 Reefer - 2 ODC - 1 OT - 1</td><td>Reply given to TAMP queries at point no.2(ii)(c)</td></tr> <tr> <td>c.</td><td>Dwell Time</td><td>4 days for export 2 days for import</td><td>Average of 8.75 days for all containers at the CFS. Average of 4.50 days for all containers at the Buffer Yard.</td><td>Reply given to TAMP queries at point no.2(ii)(e)</td></tr> <tr> <td>2.</td><td colspan="4"><b>Calculation of capital cost</b></td></tr> <tr> <td></td><td>Civil construction cost</td><td>As per the estimates given by the port trust for construction of civil works for achieving maximum capacity</td><td>Depreciated book value from audited accounts of costs incurred by JNPT and port operator for civil work.</td><td>Reply given to TAMP queries at point no.6(i) (c), (d) &amp; (e).</td></tr> <tr> <td></td><td>Reachstacker requirement</td><td>1 for 8 RTGs</td><td>Based on optimal capacity.</td><td>CFS does not have RTGs.</td></tr> <tr> <td></td><td>Tractor trailer requirement</td><td>8 for each quay gantry crane</td><td>Based on optimal capacity.</td><td>CFS does not have quay gantry cranes.</td></tr> <tr> <td>3.</td><td colspan="4"><b>Calculation of operating cost</b></td></tr> <tr> <td></td><td>Power consumption</td><td>8KWH / TEU</td><td>Details listed in Annexure-6 of TAMP forms.</td><td>Reply given to TAMP queries at point no.4(ii).</td></tr> <tr> <td></td><td>Fuel consumption</td><td>4 litre. / TEU</td><td>Details listed in Annexure-8 of TAMP forms.</td><td>Reply given to TAMP queries at point no.4(iii) (c), (d), (e), (f), (g), (i), (j) &amp; (k).</td></tr> <tr> <td></td><td>Other expenses</td><td>10/15% of Gross fixed assets value depending on capacity of terminal.</td><td>5% of Gross fixed assets value.</td><td>Conservative estimate.</td></tr> </tbody> </table>	No.	Point	Norm specified in guidelines	What we have done	Reason	1	<b>Calculation of optimal yard capacity</b>				a.	Ground slots	720 TEUs per hectare	200 TEUs per hectare	Reply given to TAMP queries at point no.2(ii)(a)	b.	Stacking height	2.5 TEUS	General - 2.5 Reefer - 2 ODC - 1 OT - 1	Reply given to TAMP queries at point no.2(ii)(c)	c.	Dwell Time	4 days for export 2 days for import	Average of 8.75 days for all containers at the CFS. Average of 4.50 days for all containers at the Buffer Yard.	Reply given to TAMP queries at point no.2(ii)(e)	2.	<b>Calculation of capital cost</b>					Civil construction cost	As per the estimates given by the port trust for construction of civil works for achieving maximum capacity	Depreciated book value from audited accounts of costs incurred by JNPT and port operator for civil work.	Reply given to TAMP queries at point no.6(i) (c), (d) & (e).		Reachstacker requirement	1 for 8 RTGs	Based on optimal capacity.	CFS does not have RTGs.		Tractor trailer requirement	8 for each quay gantry crane	Based on optimal capacity.	CFS does not have quay gantry cranes.	3.	<b>Calculation of operating cost</b>					Power consumption	8KWH / TEU	Details listed in Annexure-6 of TAMP forms.	Reply given to TAMP queries at point no.4(ii).		Fuel consumption	4 litre. / TEU	Details listed in Annexure-8 of TAMP forms.	Reply given to TAMP queries at point no.4(iii) (c), (d), (e), (f), (g), (i), (j) & (k).		Other expenses	10/15% of Gross fixed assets value depending on capacity of terminal.	5% of Gross fixed assets value.	Conservative estimate.
No.	Point	Norm specified in guidelines	What we have done	Reason																																																															
1	<b>Calculation of optimal yard capacity</b>																																																																		
a.	Ground slots	720 TEUs per hectare	200 TEUs per hectare	Reply given to TAMP queries at point no.2(ii)(a)																																																															
b.	Stacking height	2.5 TEUS	General - 2.5 Reefer - 2 ODC - 1 OT - 1	Reply given to TAMP queries at point no.2(ii)(c)																																																															
c.	Dwell Time	4 days for export 2 days for import	Average of 8.75 days for all containers at the CFS. Average of 4.50 days for all containers at the Buffer Yard.	Reply given to TAMP queries at point no.2(ii)(e)																																																															
2.	<b>Calculation of capital cost</b>																																																																		
	Civil construction cost	As per the estimates given by the port trust for construction of civil works for achieving maximum capacity	Depreciated book value from audited accounts of costs incurred by JNPT and port operator for civil work.	Reply given to TAMP queries at point no.6(i) (c), (d) & (e).																																																															
	Reachstacker requirement	1 for 8 RTGs	Based on optimal capacity.	CFS does not have RTGs.																																																															
	Tractor trailer requirement	8 for each quay gantry crane	Based on optimal capacity.	CFS does not have quay gantry cranes.																																																															
3.	<b>Calculation of operating cost</b>																																																																		
	Power consumption	8KWH / TEU	Details listed in Annexure-6 of TAMP forms.	Reply given to TAMP queries at point no.4(ii).																																																															
	Fuel consumption	4 litre. / TEU	Details listed in Annexure-8 of TAMP forms.	Reply given to TAMP queries at point no.4(iii) (c), (d), (e), (f), (g), (i), (j) & (k).																																																															
	Other expenses	10/15% of Gross fixed assets value depending on capacity of terminal.	5% of Gross fixed assets value.	Conservative estimate.																																																															
(iv).	JNPT to examine the actual position with regard to adequacy of the equipment at the existing facility and the equipment profile envisaged by it in its proposal and convey whether the equipment profile envisaged in the proposal is adequate enough to meet the requirement of the trade at the facility. In this context, the JNPT may also furnish a comparative position of the number of each type of equipment actually deployed at the facility and the number of equipment envisaged for deployment in the facility, with reasons	<p>The equipment profile envisaged in the proposal is based on normative / optimal yard capacity calculation and the details have been furnished in Annexure-VI of the proposal. A statement showing comparative position of the no. and each type of equipment actually deployed at the facility and no. of equipments envisaged in the proposal, is given below:</p> <p><b>Details of equipment:</b> As per the CFS tender and work order the following equipment are required to be deployed in the CFS / Buffer yard.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Sl. No.</th><th>Equipment</th><th>Min. no. to be deployed.</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td><td>Reach Stacker</td><td>09 (out of 09 nos., 04 for CFS operations and 05 for Buffer Yards operations)</td></tr> <tr> <td>2.</td><td>Forklift (10 MT)</td><td>03</td></tr> <tr> <td>3.</td><td>Forklift (3 MT)</td><td>24</td></tr> <tr> <td>4.</td><td>Tractor Trailers</td><td>76 (out of 76 nos. 36 for CFS movement and 40 nos. for Buffer yard)</td></tr> <tr> <td>5.</td><td>Weighing scales (1MT)</td><td>03</td></tr> </tbody> </table>	Sl. No.	Equipment	Min. no. to be deployed.	1.	Reach Stacker	09 (out of 09 nos., 04 for CFS operations and 05 for Buffer Yards operations)	2.	Forklift (10 MT)	03	3.	Forklift (3 MT)	24	4.	Tractor Trailers	76 (out of 76 nos. 36 for CFS movement and 40 nos. for Buffer yard)	5.	Weighing scales (1MT)	03																																															
Sl. No.	Equipment	Min. no. to be deployed.																																																																	
1.	Reach Stacker	09 (out of 09 nos., 04 for CFS operations and 05 for Buffer Yards operations)																																																																	
2.	Forklift (10 MT)	03																																																																	
3.	Forklift (3 MT)	24																																																																	
4.	Tractor Trailers	76 (out of 76 nos. 36 for CFS movement and 40 nos. for Buffer yard)																																																																	
5.	Weighing scales (1MT)	03																																																																	

	for variation.	6.	Hand Carts / Trolleys (1MT)	15
		7.	Mechanical Spreaders	02
		8.	Slings and other T & P	06 sets.
		In the present proposal the equipments have been considered as per normative capacity which is enumerated below:		
		Sl. No.	Equipment	Actual no. deployed
		1.	Reach Stacker	06
		2.	75 T Crane	01
		3.	35 T Crane	01
		4.	15 T Crane	01
		5.	Forklift (10 MT)	07
		6.	Forklift (3 MT)	07
		7.	Empty container handler	01
		8.	Tractor Trailers	149
		9.	Weighbridge (60 MT)	01
		10.	Diesel Generator Set	01
[JNPT has not furnished the reasons for deviation]				
(v).	JNPT to furnish its comments on the written submissions made by the stakeholders.	JNPT has furnished its reply to the comments of the stakeholders, which has been incorporated in the relevant paragraph No.5.		
(vi).	JNPT to furnish a copy of its Board Resolution approving its proposal filed by it in August 2012.	<p>There is no specific delegation under which the tariff proposal is required to be approved by the Board before submission to the regulatory authority i.e. TAMP.</p> <p>The present proposal is as per Clause 7.2 of TAMP guidelines of 2005 and is submitted in compliance of specific order of TAMP dated 30 December 2009, directing the port to submit proposal on normative basis. Hence, it was felt that, approval of the Board has not been specifically required as the directions of TAMP are being complied.</p>		

12.1. As brought out at para 11.2 (i) above, the JNPT in its e-mail dated 30 January 2013 has stated that it has forwarded the soft copy of the presentation as well as its proposal only to the stakeholder present during the joint hearing, whereas, at the joint hearing, the JNPT was advised to furnish the requisite details to all the concerned stakeholders.

12.2. In view of this, the JNPT was again requested vide our letter dated 01 February 2013 to forward a copy of its proposal of August 2012 and a copy of its power point presentation to all the users, as per the list of users communicated to JNPT under cover of our letter of even number dated 31 August 2012. The JNPT was also requested to furnish the Report with regard to it holding a meeting at its level with the concerned stakeholders to give clarity to the stakeholders on its proposal.

12.3. Further, as decided at the joint hearing, the Bombay Custom House Agents' Association (BCHAA) was requested vide our letter dated 26 December 2012 to substantiate the submissions made by it during the joint hearing with necessary analysis. After reminder dated 15 January 2013 to BCHAA, the BCHAA vide its letter dated 29 January 2013 has stated that inspite of reminders, the JNPT has not provided and explained the details/ analysis of working related to its proposal seeking an increase in the Scale of Rates. A copy of the BCHAA letter dated 29 January 2013 was also forwarded to JNPT for appropriate action, vide our letter dated 1 February 2013, as mentioned in the preceding paragraph.

12.4. In this connection, the JNPT vide its letter dated 25 February 2013 has made the following submissions:

- (i). TAMP vide its letter dated 8 October 2012 has communicated that the copy of the JNPT proposal has been circulated to all the users / user organisations. The JNPT has also sent soft copy of its proposal as well as powerpoint presentation made to TAMP by e-mail on 18 December 2012 and 18 January 2013 to all the stakeholders who were actively interacting with the port in this proposal and whose e-mail IDs were available with port.
- (ii). The soft copy of the proposal and power point presentation have been sent to 7 users out of 14 users. (The JNPT has furnished the list of seven users to whom it has sent the soft copy of the proposal and power point presentation).
- (iii). JNPT does not have e-mail IDs for the remaining user association, who have been consulted by TAMP on the proposal. Hence, TAMP is requested to send soft copy of the proposal and presentation to the other user associations who have not received the same.
- (iv). The JNPT vide its letter dated 19 January 2013 has furnished detailed clarifications to the queries raised by TAMP. It is felt that meeting be held after the detailed clarifications are circulated by TAMP to all the stakeholders.
- (v). The suggestion of the port users for holding a meeting to clarify certain points is under active consideration of the port. However, the port users have not been able to agree to common date, time and place. The modalities for the same are being finalized.
- (vi). The port is in constant touch with the BCHAA regarding the various points raised by them and soft copy of the proposal was also mailed to them on more than two occasions as also holding the meeting of port users.

[However, we have not received any response from BCHAA after its letter dated 29 January 2013]

12.5. Based on the request made by the JNPT at point (iii) above, we have vide our e-mail dated 1 March 2013 forwarded the soft copy of the JNPT proposal of August 2012 and a copy of the powerpoint presentation made by it at the joint hearing to the users / user organisation whose e-mail ID's are not available with JNPT. With regard to point (iv) above, it is normally not the practice to circulate the queries raised by us and the subsequent clarification furnished by the ports to the queries raised, among the users/ user associations who have been taken on consultation on the proposal. These details form part and parcel of tariff order passed. Further, no such decision has been taken at the joint hearing to forward the detailed clarification furnished by the port among the users/ user organisations. This position was communicated to JNPT vide our letter dated 01 March 2013. In the said letter, the JNPT was also requested to expedite holding of the meeting and furnishing the Report.

12.6. Further, at the joint hearing, the JNPT had stated that some norms have been borrowed from 2008 Upfront Guidelines in formulating the proposal in reference and that there are some deviations from these norms. Therefore, as decided at the joint hearing, all the users/ user organisations were requested to point out such deviations and furnish their comments thereon. The Indian National Shipowners' Association vide its letter dated 9 January 2013 has furnished its comments.

12.7. A copy of the comments of INSA was forwarded to JNPT as feedback information. The JNPT has not responded in this regard till finalization of the case.

12.8. The Shipping Corporation of India Limited (SCI) vide its e-mail message dated 22 January 2013 has stated that it has no comments to offer. The other users have not responded inspite of reminder dated 15 January 2013.

13. As brought out earlier, as decided at the joint hearing, the JNPT was required to hold a meeting at its level with the stakeholders to give clarity to the stakeholders on its proposal

and furnish a report in this regard. After reminding JNPT vide our letters dated 15 January 2013, 01 February 2013, 01 March 2013 and 20 March 2013, the JNPT vide its letter dated 15 April 2013 has reported that it has held a meeting with the users on 12 April 2013 and has furnished a copy of the minutes of the said meeting. From the minutes of the meeting, it is seen that the meeting convened by JNPT was attended by the BCHAA, AMTOI, COSIA and DBCPLL apart from others from JNPT. The minutes of the meeting as furnished by the JNPT, is summarized below:

- (i). A presentation was made which adequately explained the approach followed for fixation of tariff in respect of the JNP Container Freight Station and Buffer Yard.
- (ii). JNPT requested the users to raise any question that they may have with regard to the presentation.
- (iii). The BCHAA asked for clarification on the 70% utilization taken by the JNPT in the tariff revision proposal. The JNPT has clarified that the same is as per the TAMP guidelines 2005.
- (iv). The AMTOI stated that they do not have any issues on the JNPT proposal but inquired as to what the rates would be charged. The JNPT has stated that the rates have still not been finalized by TAMP and once the rates are notified, the same shall be communicated to the trade. Further, the JNPT has stated that at the joint hearing held on 17 December 2012, TAMP specifically requested that a meeting of trade be called by JNPT whereby the methodology followed in the proposal submitted to TAMP may be explained to the trade.
- (v). The JNPT stated that it has replied to all the queries raised by the TAMP after the joint hearing held by it. TAMP has also forwarded to the JNPT a number of queries raised by the trade including BCHAA, IMC, INSA etc. JNPT has furnished its reply to the queries raised by the trade. As requested by the port users, the JNPT provided the copy of its replies furnished to TAMP to the port users.
- (vi). The port users are requested to seek any other clarifications within ten days of the meeting held by JNPT.
- (vii). JNPT has stated that it was an agreed position that none of those present had any objections with the methodology followed in the proposal for the JNPT CFS & BY and the same was acceptable to all those present at the meeting. All those present voiced their approval of the JNPT's statement.
- (viii). BCHAA raised some issues regarding allegedly overcharging its customers and providing inadequate service levels by the present JNP CFS operator. The JNPT clarified that it had done an independent audit of the matter and the audit report was placed before the Board of Trustees. The line of action to be taken was also obtained from the Additional Solicitor General of Maharashtra and was placed before the Board of Trustees. The Board of JNPT after deliberation had suggested the line of action to be taken relating to the said matter and the port is in the process of taking action on the lines suggested by the Board of Trustees.
- (ix). DBCPLL has stated that all efforts are being taken to ensure that customers receive high level of service and measures such as installing a complaint box in the CFS and went on to mention that not a single complaint has been received till date.

14. On scrutiny of the replies furnished by the JNPT vide its letter dated 19 January 2013, certain information gaps were observed. In view of this, the JNPT was requested to furnish further additional information / clarifications vide our letter dated 3 May 2013. The JNPT vide its letter dated 31 May 2013 has responded to our queries. The queries raised by us and response of the JNPT are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by TAMP	Response of JNPT
(I).	The JNPT to furnish the present status of the Court Cases as well as copies of the Orders passed by the Court.	<p>Note on status of Writ Petition No. 1879 of 2007</p> <p>1. On 28th June 2007, the Tariff Authority for Major Ports ("TAMP") passed an order on the application of Speedy Multimodes Ltd., now known as DBC Port Logistics Ltd. (hereinafter referred to as "DBC"), thereby fixing a Scale of Rates for the Jawaharlal Nehru Port Container Freight Station.</p> <p>2. By the said Order, TAMP reduced the prevailing Scale of Rates by 15% across all rates.</p> <p>3. Being aggrieved by the said Order ("impugned order"), DBC filed a Writ Petition against TAMP and JNPT before the Hon'ble Bombay High Court being Writ Petition No. 1879 of 2007 citing the impugned order as being uneconomical, unreasonable and erroneous.</p> <p>4. The matter was heard on 22nd August 2007 before D.B. Bhosale J whereat His Lordship was pleased to pass an ad-interim order staying the said impugned order.</p> <p>5. By an order dated 19th November 2007, A.M. Khandwilkar J allowed the Petitioners i.e. DBC to make certain amendments to the writ petition.</p> <p>6. The matter came up on board on 11th December 2007 and was adjourned to 16th January 2008.</p> <p>7. The matter came up on Board on 25th March 2008 and was adjourned to 15th April 2008.</p> <p>8. The matter was heard by J.N. Patel and K.K. Tated JJ on 11th August 2008 and their Lordships directed that the Petitioners ie DBC approach the Respondents ie TAMP "for fixing the tariff in accordance with rules" and TAMP "take into consideration material placed on record by the Petitioners and if required allow them to tender documentary evidence in support of their contention and review tariff rates fixed by them in accordance with rules." By the said Order, their Lordships stated that the stay granted on 22nd August 2007 would continue until 4 weeks after TAMP passed an order upon such fresh proposal. The Hon'ble High Court then disposed off the said Writ Petition.</p> <p>9. By an affidavit taken on record on 2nd March 2009, TAMP requested the Hon'ble High Court for further time to pass an order and time was extended by 10 weeks therefrom.</p>

		<p>10. The matter was mentioned on 12th November 2009 before Ranjana Desai and Mridula Bhatkar JJ in light that the 10 week extension sought by TAMP on 2nd March 2009 had expired on 17th May 2009 and no order had been passed till date. The Hon'ble High Court also took on record an affidavit filed by TAMP dated 10th November 2009 explaining certain reasons why TAMP was unable to meet the aforementioned deadline and inter alia stating that the License granted to DBC was not BOT nor BOOT. Their Lordships were pleased to further extend the time for passing an order by a further three months from 5th October 2009 i.e. until 5th January 2010.</p> <p>11. TAMP passed an order dated 30th December 2009, which was published in the Gazette of India on 16th February 2010. As per the order dated 11th August 2008, the stay order expired four weeks after 16th February 2010, i.e. on 15th March 2010. Prior thereto, the validity of the impugned order lapsed on 31st December 2009 and hence there was no occasion to seek any further interim or other relief.</p> <p>JNPT has also furnished copies of the Orders passed by the Court.</p>
(ii).	The reasons for variation in respect of all equipment and particularly with regard to variation in the number of tractor trailers.	Since the tariff proposal is to be prepared on a normative basis, the equipment requirement is determined based on optimal capacity of the CFS and BY. The actual number of equipments at the CFS would depend on the actual traffic and capacity utilisation levels. Hence, because different method are used to determine actual and normative levels of equipment there are bound to be differences in the same
(iii).	Optimal Capacity:	
(a)	While responding to some of the queries relating to the calculation of the yard capacity, the JNPT has stated that based on a detailed AutoCAD drawing, it has calculated the area available for handling & storage in the CFS yard and Buffer yard. Since the area requirement for handling and storage in the CFS yard and Buffer yard is not directly understood from the AutoCAD drawing, the JNPT to furnish a brief note explaining how the AutoCAD drawing establishes the area requirement for the CFS yard and Buffer yard.	From the layout drawings of the JNPT CFS, AutoCAD drawings were developed. These drawings were made to scale. The drawings also accounted for area for free movement of container handling equipments and trailers. Based on the drawing of the rest of the area, the consultants calculated the total ground slots in the CFS and By area. Dividing the total storage area in square meters available by the total ground slots, area required per ground slot was calculated. For the CFS container yard, this came to 137,266 sq. mtrs. divided by 2745 ground slots = 50 sq. mtrs. per TEU. A similar calculation was done for the Buffer Yard. This was compared to TAMP orders of other ports and external study reports of other CFSs. The basis for considering this measure for ground slots has been explained in the reply to the earlier set of TAMP queries point 2(ii)(a).
(b).	Similarly, while responding to a query to furnish the basis/ reason for considering the area 50 sq. metres as one ground slot, the JNPT has stated that based on the AutoCAD drawing, the ground slot per TEU for the Container Yard and Buffer Yard was found to be 50 sq.m per TEU. Since the area requirement of 50 sq.	



	metres per TEU is not directly understood from the AutoCAD drawing, the JNPT to furnish a brief note explaining how the AutoCAD drawing establishes the area requirement of 50 sq. metres per TEU.																
(c).	The JNPT to furnish a comparative position bringing out the activities that are undertaken in the container yard of a container terminal vis-à-vis the CFS facility, necessitating consideration of lower no. of TEUs per ground slots in a CFS facility.	<p>Certain inherent characteristics differentiate the ground slots available at a port and a CFS. Generally, the ground slots per hectare of a CFS are lower in number than that of the container yard at the terminal. The following are the main differences identified:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Sl. No.</th><th>Port Container yard</th><th>Container Freight Station</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td><td>Volume of type of container traffic remains relatively stable. Hence, operations can be designed in a manner to utilize the available space in the best manner.</td><td>Volume and type of containers coming in the CFS varies from time to time, it becomes difficult for the operator to provide dedicated facilities. Hence the area utilisation is not as effective as that of the container yard at a port.</td></tr> <tr> <td>2.</td><td>Number of activities are lesser and more streamlined</td><td>Activities for each container are greater in number and complexity.</td></tr> <tr> <td>3.</td><td>No warehousing facility. Hence, area can be utilized more effectively.</td><td>Provision for warehouses has to be made.</td></tr> <tr> <td>4.</td><td>RTGs are used as the container flow is unidirectional.</td><td>Container flow is not unidirectional and hence, reach stackers are to be used. Consequently, the space requirement to accommodate the equipment movement in the yard is more.</td></tr> </tbody> </table>	Sl. No.	Port Container yard	Container Freight Station	1.	Volume of type of container traffic remains relatively stable. Hence, operations can be designed in a manner to utilize the available space in the best manner.	Volume and type of containers coming in the CFS varies from time to time, it becomes difficult for the operator to provide dedicated facilities. Hence the area utilisation is not as effective as that of the container yard at a port.	2.	Number of activities are lesser and more streamlined	Activities for each container are greater in number and complexity.	3.	No warehousing facility. Hence, area can be utilized more effectively.	Provision for warehouses has to be made.	4.	RTGs are used as the container flow is unidirectional.	Container flow is not unidirectional and hence, reach stackers are to be used. Consequently, the space requirement to accommodate the equipment movement in the yard is more.
Sl. No.	Port Container yard	Container Freight Station															
1.	Volume of type of container traffic remains relatively stable. Hence, operations can be designed in a manner to utilize the available space in the best manner.	Volume and type of containers coming in the CFS varies from time to time, it becomes difficult for the operator to provide dedicated facilities. Hence the area utilisation is not as effective as that of the container yard at a port.															
2.	Number of activities are lesser and more streamlined	Activities for each container are greater in number and complexity.															
3.	No warehousing facility. Hence, area can be utilized more effectively.	Provision for warehouses has to be made.															
4.	RTGs are used as the container flow is unidirectional.	Container flow is not unidirectional and hence, reach stackers are to be used. Consequently, the space requirement to accommodate the equipment movement in the yard is more.															
(d).	The proposal of the JNPT is for fixation of tariff for container yard, buffer yard and bonded warehouse, as seen from Form-1 of the proposal dated 17 August 2012. Though the JNPT has calculated the storage capacity of the warehouse separately at 25548 TEUs per annum on a standalone basis, the same has not been accounted in the overall capacity calculation of the CFS and Buffer yard at 193264 TEUs. In other words, the JNPT is not seen to have considered the area of all the warehouses aggregating to 27500 sq. mtrs. in the capacity calculation. When the purpose of the various warehouses are also for storage of the containers, it is not clear why the said area of 27500 sq. mtrs. has been excluded by JNPT while determining the optimal capacity of the CFS facility. The JNPT to take into account the area of 27500 sq. mtrs. also in determining the optimal capacity of the facility.	The container yard and buffer yard are used for storage of containers whereas the warehouses are used for stuffing, de-stuffing and storage of cargo (contents of the containers). Since the dimensions, the stacking height and dwell times of cargo are different from the containers, it is necessary to calculate capacity of warehouses and the yard separately. Hence, the capacity of the yard is calculated as 251,243 TEUs/annum (=193,264 boxes / annum) and that of the warehouses is calculated as 25,548 TEUs/annum.															

(e).	With regard to the calculation of the storage capacity of the warehouse at 25548 TEUs per annum, the JNPT to clarify/ furnish the following:																																																																															
	(i). The basis for earmarking/ distributing the total area of each of the warehouse towards storage, stuffing/ destuffing and other movements in the ratio of 60:20:20 may be explained.	As per our observation from different CFSs, around 40% of total warehouses area is used for offices, cargo handling area and equipment movements. Only 60% area is used to stack the cargo. This was confirmed by measuring the total operational area in the CFSs layout drawing provided by JNPT CFS and same has been used in the drawing.																																																																														
	(ii). The basis for considering the area occupied by each TEU at 15 sq. mtr. Per TEU in a Bonded Warehouse, 50 sq. mtr. Per TEU in Other Imported Warehouse, 30 sq. mtr. Per TEU in Other Export Warehouse and 30 sq. mtr. Per TEU in Export Hazardous Warehouse may be explained.	From the analysis and general observations in other CFS warehouses, JNPT found various area requirements for the different type of warehouses. Area required for stacking of cargo per TEU varies due to different types of cargo characteristics and handling methods.																																																																														
	(iii). The basis for considering the dwell time of containers in a Bonded Warehouse at 90 days, in Other Imported Warehouse at 5.80 days, in Other Export Warehouse at 4.20 days and in other Export Hazardous Warehouse at 4.20 days may be explained. The dwell time of 90 days in the case of Bonded warehouse may be justified.	<p>Data of average dwell time at all CFSs operating near the port was obtained by JNPT in response to a data request sent to all CFSs. A weighted average of dwell time at all CFSs was calculated which is given below:</p> <table><tr><th rowspan="2">Sl. No.</th><th rowspan="2">Name of CFS</th><th colspan="2">Dwell time (in days)</th></tr><tr><th>Export Cargo</th><th>Import de-stuffed cargo</th></tr><tr><td>1.</td><td>Navkar Corporation Ltd</td><td>9.00</td><td>4.00</td></tr><tr><td>2.</td><td>CWC Distnpark</td><td>2.50</td><td>4.00</td></tr><tr><td>3.</td><td>CWC Kalamboli</td><td>1.50</td><td></td></tr><tr><td>4.</td><td>CWC Impex park</td><td>4.00</td><td>2.50</td></tr><tr><td>5.</td><td>CWC Logistics park</td><td>2.50</td><td>2.50</td></tr><tr><td>6.</td><td>Balmer Lawne</td><td>3.00</td><td>7.00</td></tr><tr><td>7.</td><td>Forbes &amp; Company</td><td>4.30</td><td>14.42</td></tr><tr><td>8.</td><td>Gateway Distiparks Ltd</td><td>4.60</td><td>5.45</td></tr><tr><td>9.</td><td>Ameya Logistics</td><td>6.00</td><td>9.00</td></tr><tr><td>10.</td><td>Maharashtra State Warehousing Corporation</td><td>3.00</td><td>15.00</td></tr><tr><td>11.</td><td>Container Corporation of India Limited</td><td>2.00</td><td>1.90</td></tr><tr><td>12.</td><td>Navkar Corporation Ltd 2</td><td>9.00</td><td>4.00</td></tr><tr><td>13.</td><td>DBC Logistics (JNP CFS)</td><td>-</td><td>5.00</td></tr><tr><td>14.</td><td>ULA CFS</td><td>3.00</td><td>4.00</td></tr><tr><td>15.</td><td>CWC - D'node</td><td>5.50</td><td>2.50</td></tr><tr><td>16.</td><td>Punjab CDNWARE</td><td>4.00</td><td>4.00</td></tr><tr><td>17.</td><td>Seabird Marine</td><td>3.37</td><td>8.60</td></tr><tr><td colspan="2">Weighted average</td><td>4.20</td><td>5.82</td></tr></table> <p>The weight used here was the traffic (in TEUs) at each CFS. In case of bonded warehouse, the importer has to execute a 6-month bond with the customs authorities. Most of the CFSs in the area do not operate a bonded warehouse. Hence, in absence of a benchmark, dwell time at the JNP CFS alone was studied. Based on this analysis, an average dwell time of 90 days has been considered.</p>	Sl. No.	Name of CFS	Dwell time (in days)		Export Cargo	Import de-stuffed cargo	1.	Navkar Corporation Ltd	9.00	4.00	2.	CWC Distnpark	2.50	4.00	3.	CWC Kalamboli	1.50		4.	CWC Impex park	4.00	2.50	5.	CWC Logistics park	2.50	2.50	6.	Balmer Lawne	3.00	7.00	7.	Forbes & Company	4.30	14.42	8.	Gateway Distiparks Ltd	4.60	5.45	9.	Ameya Logistics	6.00	9.00	10.	Maharashtra State Warehousing Corporation	3.00	15.00	11.	Container Corporation of India Limited	2.00	1.90	12.	Navkar Corporation Ltd 2	9.00	4.00	13.	DBC Logistics (JNP CFS)	-	5.00	14.	ULA CFS	3.00	4.00	15.	CWC - D'node	5.50	2.50	16.	Punjab CDNWARE	4.00	4.00	17.	Seabird Marine	3.37	8.60	Weighted average		4.20	5.82
Sl. No.	Name of CFS	Dwell time (in days)																																																																														
		Export Cargo	Import de-stuffed cargo																																																																													
1.	Navkar Corporation Ltd	9.00	4.00																																																																													
2.	CWC Distnpark	2.50	4.00																																																																													
3.	CWC Kalamboli	1.50																																																																														
4.	CWC Impex park	4.00	2.50																																																																													
5.	CWC Logistics park	2.50	2.50																																																																													
6.	Balmer Lawne	3.00	7.00																																																																													
7.	Forbes & Company	4.30	14.42																																																																													
8.	Gateway Distiparks Ltd	4.60	5.45																																																																													
9.	Ameya Logistics	6.00	9.00																																																																													
10.	Maharashtra State Warehousing Corporation	3.00	15.00																																																																													
11.	Container Corporation of India Limited	2.00	1.90																																																																													
12.	Navkar Corporation Ltd 2	9.00	4.00																																																																													
13.	DBC Logistics (JNP CFS)	-	5.00																																																																													
14.	ULA CFS	3.00	4.00																																																																													
15.	CWC - D'node	5.50	2.50																																																																													
16.	Punjab CDNWARE	4.00	4.00																																																																													
17.	Seabird Marine	3.37	8.60																																																																													
Weighted average		4.20	5.82																																																																													
(f).	Given that the containers would be stored in the different warehouses and that the JNPT would be levying charges for storage in warehouses, it is not clear how the income from the storage of containers in the warehouses have been captured in the revenue requirement of the CFS facility. JNPT to clarify the position. Also, the JNPT to give reference to the charges	The revenue requirement for storage in warehouse has been calculated by the same method as used for other services. The operating and capital cost of providing storage services in warehouses has been allocated to this service category. The total OPEX + ROCE, traffic/ capacity and dwell time have then been used to arrive at a per sq. mtr. per week rate for this service. These rates are shown in the draft																																																																														

	for storage in warehouses proposed in the draft Scale of Rates.	Scale of Rates in the section titled "Cargo storage / Demurrage charges" in Chapter-II and under the section titled "cargo storage / reservation charges" in Chapter-III.														
(g).	In the breakup of the total CFS area of 206963 sq. mtrs. furnished in Annexure 5, it is seen that the JNPT has not considered the 'Other area' of 2500 sq. mtrs. in the capacity calculation. The reason for excluding the said piece of land in the capacity calculation is not brought out. The JNPT to consider the said area also in determining the optimal capacity of the facility.	The other area includes boundary wall area and area for utilities like water storage tank, drainage, generator, substation etc. Since this area cannot be used for storage or handling of containers, it has been excluded for the purpose of capacity calculation.														
(h).	As per the breakup of the total CFS area of 206963 sq. mtrs. furnished in Annexure 5, after excluding the area of 27500 sq. mtrs. relating to the warehouses, 17471 sq. mtrs. relating to the Non CFS area, 15252 sq. mtrs. relating to the parking and 8488 sq. mtrs. relating to the gate complex, office building, infrastructure and other area, an area of around 138252 sq. mtrs. of land is available in the CFS area. However, the JNPT in the capacity calculation has considered an area of around 137264 sq. mtrs. of CFS area leaving a balance area of 988 sq. mtrs. The reason for not considering an area of around 988 sq. mtrs. of land in the capacity calculation remains unexplained. The JNPT to consider the said area also in determining the optimal capacity of the facility.	<p>The JNP CFS drawing shows on scale that area covered by utilities and admin building is 8488 sq. mtr. However, while calculating the optimal capacity 5% of area available for storage in yard has been considered (as per the general observations of other CFS in the vicinity) as the area required for utilities &amp; admin building that calculate. This comes to 9475 sq. mtr. This results in a difference of 988 sq. mtr., which is given below:</p> <table><tr><th>Area breakup</th><th>Area (in sq. mtrs.)</th></tr><tr><td>Container yard area</td><td>206,963</td></tr><tr><td>(-) Area reserved for long standing shed</td><td>17,471</td></tr><tr><td>(-) Area reserved for warehouse</td><td>27,500</td></tr><tr><td><b>Available area except warehouse</b></td><td><b>161,992</b></td></tr><tr><td>(-) Area required for utilities &amp; admin buildings</td><td>9,475</td></tr><tr><td><b>Area available for stacking</b></td><td><b>152,517</b></td></tr></table>	Area breakup	Area (in sq. mtrs.)	Container yard area	206,963	(-) Area reserved for long standing shed	17,471	(-) Area reserved for warehouse	27,500	<b>Available area except warehouse</b>	<b>161,992</b>	(-) Area required for utilities & admin buildings	9,475	<b>Area available for stacking</b>	<b>152,517</b>
Area breakup	Area (in sq. mtrs.)															
Container yard area	206,963															
(-) Area reserved for long standing shed	17,471															
(-) Area reserved for warehouse	27,500															
<b>Available area except warehouse</b>	<b>161,992</b>															
(-) Area required for utilities & admin buildings	9,475															
<b>Area available for stacking</b>	<b>152,517</b>															
(i).	With regard to a query at point 2(iv)(c) to justify the assumption of considering 80% of the capacity as Import and the balance 20% as Export, with reference to actuals at the CFS yard and the Buffer yard of JNPT during the last three years, though the JNPT has furnished the figures of Imports and Exports during the last three years, the said figures do not justify the assumption of import export ratio at 80:20. JNPT to clarify the position.	The assumption given at point (h) above are based on the ratio of prevailing in the CFS operating in the nearby vicinity of the port. It is not based on the date of present service.														
(j).	Vide JNPT letter dated 15 April 2013, referring to a clarification sought by BCHAA in the meeting held by JNPT on 12 April 2013 with the users, the port has clarified that 70% utilization taken by JNPT is as per 2005 guidelines. However, it may be noted that 2005 guidelines do not provide for 70% utilisation. Therefore, the JNPT to justify consideration of 70% utilisation in the capacity calculation.	The utilisation factor has been taken as 70% based on TAMP's 2008 guidelines. Reply furnished to the earlier reply to TAMP queries JNPT had referred to the 2008 guidelines only and not the 2005 guidelines.														
(iv).	<b>Operating costs:</b>															
(a).	With regard to a query at point 4(i)(b)(i) to furnish documentary evidence in support of the cost of each type of contract labour	As proposal is based on normative basis hence furnishing a copy of the contract / work order of the said agency is not practical.														

	for operating each type of equipment separately, the JNPT has furnished the copy of the Quotation of October 2012 received by it from a Manpower Supplier Agency. In this connection, the JNPT to furnish a copy of the Contract/ Work order issued to the said Agency highlighting the cost of each type of contract labour for operating each type of equipment separately, as considered by it in its calculations.																																														
(b).	<p>The JNPT has not established how the deployment of 753 nos. of contract workers and 420 nos. of operating and direct labour is essential to handle the optimal capacity at the CFS and Buffer yard. Further, the JNPT has not established whether deployment of some of the category of the labour is required for all the three shifts in a day. The JNPT is, therefore, to furnish an analysis showing the relation between the number of each type of labour considered by the JNPT for operating each type of equipment and achieving the optimal capacity of the facility.</p>	<p>The deployment of workers at the CFS and BY is based on the normative number of equipment and the average number of workers required per equipment. The number of equipment has been determined based on the optimal capacity of the CFS and BY and efficiency levels of the equipment. The average number of workers per equipment is determined as follows:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Driver / operator: As per industry standards, each type of equipment requires 1 driver / operator per shift. The same has been considered in the calculations.</li> <li>• Cleaner: As per industry standards, each type of equipment requires 1 cleaner per shift. The same has been considered in the calculations.</li> <li>• Other labour: The labour requirement depends on the frequency of the maintenance required by the each type of equipment. This type of labour is not required for all the 3 shifts, in cases where the number of equipments is low. Accordingly, in such cases, labourers for only 2 shifts have been considered. The following has been considered:</li> </ul> <table border="1"> <tr> <th>Equipment</th><th>Maintenance engineer</th><th>Mechanic</th><th>Electrician</th><th>Mechanic Helper</th><th>Diesel &amp; Oil Pump Operator</th><th>Welder</th><th>Typewriter</th><th>Peon</th></tr> <tr> <td>Reach Stackers</td><td>10</td><td>5</td><td>10</td><td>15</td><td>5</td><td>5</td><td>5</td><td>NA</td></tr> <tr> <td>Empty container reefer handler</td><td>NA</td><td>5</td><td>NA</td><td>15</td><td>15</td><td>15</td><td>5</td><td>NA</td></tr> <tr> <td>3 ton &amp; 10 ton forklifts</td><td>NA</td><td>5</td><td>10</td><td>15</td><td>15</td><td>15</td><td>5</td><td>NA</td></tr> <tr> <td>Tractor trailers</td><td>NA</td><td>4</td><td>20</td><td>4</td><td>10</td><td>6-87</td><td>10</td><td>10</td></tr> </table> <p>This has been taken based on independent technical research and is in line with efficiency parameters prevailing in the industry.</p> <p>The labour requirement thus determined is shown as a part of Annexure-10 and 11 of the TAMP forms.</p>	Equipment	Maintenance engineer	Mechanic	Electrician	Mechanic Helper	Diesel & Oil Pump Operator	Welder	Typewriter	Peon	Reach Stackers	10	5	10	15	5	5	5	NA	Empty container reefer handler	NA	5	NA	15	15	15	5	NA	3 ton & 10 ton forklifts	NA	5	10	15	15	15	5	NA	Tractor trailers	NA	4	20	4	10	6-87	10	10
Equipment	Maintenance engineer	Mechanic	Electrician	Mechanic Helper	Diesel & Oil Pump Operator	Welder	Typewriter	Peon																																							
Reach Stackers	10	5	10	15	5	5	5	NA																																							
Empty container reefer handler	NA	5	NA	15	15	15	5	NA																																							
3 ton & 10 ton forklifts	NA	5	10	15	15	15	5	NA																																							
Tractor trailers	NA	4	20	4	10	6-87	10	10																																							
(c).	It may be recalled that during the proceedings of the case which culminated into the tariff Order of June 2007 passed by this Authority in respect of the Speedy Multimodes Limited, there was a mention about the existence of a dispute before Central Government Industrial Tribunal, raised by workers represented by Nhava	The dispute has not yet been resolved.																																													

	Sheva Port and General Workers' Union and the JNPT. During the said proceedings, it was reported that the dispute has not been resolved. JNPT to indicate the status of the said dispute. If the dispute has been resolved, JNPT to bring out the outcome and also the implications arising from the said dispute resolution.	
(d).	In the reply furnished by the JNPT at point 4(i)(b)(ii), the cost of Management and Administrative staff has been reported to have been considered as part of "General Overheads". Taking into account the salary of management and administrative staff at ₹ 52.65 lakhs per month (Refer Annexure 11), the annual salary of management and administrative staff works out to around ₹ 6.30 crores, whereas, the General Overheads in the Annexure 3 has been estimated at around ₹ 4 crores only. JNPT to reconcile the difference giving reasons for difference.	TAMP's 2008 guidelines specifies that for container terminals with capacity less than 0.5 million TEUs, 15% of Gross Fixed Assets shall be allowed as Other expenses. For other types of terminals, this percentage ranges from 1-10%. Since, there was no guideline available for estimating these expenses for a CFSs, a conservative figure of 5% has been assumed.
(e).	With regard to the reply furnished by the JNPT at point 4(i)(b)(ii), the JNPT to explain the basis for assuming "General Overheads" at 5% of value of gross fixed assets.	Reply as given to point (ii) (e) above.
(f).	In the Annexure 10, it is seen that though the JNPT has determined the requirement of no. of labour as 189 for carrying out operations in the warehouse, the cost of 240 labourers have been captured in the operating cost estimates. The JNPT to clarify and justify the consideration of cost of 240 labourers.	The casual labour requirement to handle optimal capacity comes to 189. However, the CFS had to retain 240 labourers as a part of the 647 permanent labour which was handed over to the current operator at the beginning of his contract. They would have to be employed and paid wages irrespective of who operates the CFS. Hence, normatively, the entire 240 labourers have been considered for tariff determination purposes.
(g).	In the calculation for determining the requirement of no. of the labour in the warehouse in Annexure 10, the JNPT has considered parameters like one gang consists of 7 labourers, one gang would be required to handle a TEU and that it would take about 2.5 hours to handle a TEU. In this regard, the JNPT to justify and furnish the basis for consideration of the each of the above mentioned parameters in the calculation of requirement of warehouse labour.	By observation and as industrial standard, one man can handle 150-175 bags in one 8 hour shift. On an overage one container contains 300 to 350 bags. So to unload or load an entire container in 2.5 hours, 7 labourers will be required.
(h).	With regard to a query at point 4(ii)(a), the JNPT has furnished documentary evidence in support of the unit cost of electricity at ₹15.83. However, in the workings furnished by the JNPT in Annexure 8, the unit cost of power has been considered at ₹11.83. JNPT to clarify the position.	Though the port may have to pay charges at a higher rate to the Electricity Board, the electricity charges per unit considered here are at the normative level as per present MSEB norms applicable to industrial consumers.
(i).	With regard to a query at point 4(ii)(d)(ii), to furnish the basis for considering 61680	One month's electricity bill of the JNPT amounts to ₹120,000 on an average. When this is divided

	units of power consumption for 'Others' with workings justification and to be supported by documentary evidence, the JNPT has stated that the said electricity consumption is for administrative building, yard lightings, warehouse lightings and for all electricity consumption other than by reefers and electronic weighbridge. The bill furnished by the JNPT in support of its workings shows a monthly power consumption of 84257 units. It is not clear how the said power consumption of 84257 units can be converted into a monthly power consumption of 61680 units for the above mentioned purposes, after excluding the power requirement of reefers and weigh bridge JNPT to explain the position with necessary workings and justification.	by unit cost i.e., 11.82. It gives monthly consumption of the CFS. Based on the fact that on an average 150 reefer TEUs are kept plugged in for 24 hours a month and the monthly consumption of the TEUs is 5.6 kw, the monthly electricity consumption of reefers can be worked out. This reefer consumption is subtracted from the total consumption to get monthly consumption for other facilities of CFS. The monthly consumption for other facilities will vary with traffic.
(j)	With regard to the document furnished by the JNPT in reply to the query at point 4(i)(a)(ii) the said document neither justifies consideration of 15 moves per hour nor the fuel consumption of 20 litres per hour in case of Reach stackers. JNPT to furnish the necessary workings to support the parameters considered by the JNPT in this regard.	For moves per hour JNPT has referred the technical specifications of reach stacker of Lunde and Kelmar and also information available on public domain. The annexure-7 was wrongly referred to in our earlier set of replies.  As far as fuel consumption is concerned, it has been taken based on telephonic discussions with the equipment manufacturers. Also, Order No.TAMP/47/2007-NMPT order passed on 16 June 2010, considers 15 litres per hour consumption of fuel for reach stacker.
(k)	With regard to the document furnished by the JNPT in reply to the query at point 4(i)(b)(i), the said document does not justify consideration of 15 moves per hour and fuel consumption of 12 litres per hour in case of Empty container handler. JNPT to furnish the necessary workings to support the parameters considered by the JNPT in this regard.	Empty containers are stacked in the same way the loaded containers are stacked hence the moves per hour considered are in line with that of the reach stacker. The fuel consumption is based on Kalmar's technical information manual for reachstackers. Details has been furnished to the earlier set of TAMP queries (3 <sup>rd</sup> table on page 6 of Annexure-11). This is as per the efficiency parameters prevailing in the industry.
(l)	With regard to the reply to the query at point 4(ix), the JNPT to certify that the rates on which the various equipment have been used are based on competitive bidding process.	The rates are based on lowest quotation obtained from various service providers.
(m)	JNPT to confirm whether the depreciation has been calculated as per the provisions of the CFS guidelines of 2005.	In the proposal, depreciation has been calculated as per the CFS guidelines of 2005. It is to be noted that the CFS guidelines of 2005 are not applicable to the CFS as they are not in force.
(n)	JNPT to confirm whether the depreciation has been calculated as per the provisions of the CFS guidelines of 2005.	In the proposal, depreciation has been calculated as per the CFS guidelines of 2005. It is to be noted that the CFS guidelines of 2005 are not applicable to the CFS as they are not in force.
(o)	JNPT to confirm whether the depreciation has been calculated as per the provisions of the CFS guidelines of 2005.	In the proposal, depreciation has been calculated as per the CFS guidelines of 2005. It is to be noted that the CFS guidelines of 2005 are not applicable to the CFS as they are not in force.
(p)	JNPT to confirm whether the depreciation has been calculated as per the provisions of the CFS guidelines of 2005.	In the proposal, depreciation has been calculated as per the CFS guidelines of 2005. It is to be noted that the CFS guidelines of 2005 are not applicable to the CFS as they are not in force.
(q)	JNPT to confirm whether the depreciation has been calculated as per the provisions of the CFS guidelines of 2005.	In the proposal, depreciation has been calculated as per the CFS guidelines of 2005. It is to be noted that the CFS guidelines of 2005 are not applicable to the CFS as they are not in force.
(r)	JNPT to confirm whether the depreciation has been calculated as per the provisions of the CFS guidelines of 2005.	In the proposal, depreciation has been calculated as per the CFS guidelines of 2005. It is to be noted that the CFS guidelines of 2005 are not applicable to the CFS as they are not in force.
(s)	JNPT to confirm whether the depreciation has been calculated as per the provisions of the CFS guidelines of 2005.	In the proposal, depreciation has been calculated as per the CFS guidelines of 2005. It is to be noted that the CFS guidelines of 2005 are not applicable to the CFS as they are not in force.
(t)	JNPT to confirm whether the depreciation has been calculated as per the provisions of the CFS guidelines of 2005.	In the proposal, depreciation has been calculated as per the CFS guidelines of 2005. It is to be noted that the CFS guidelines of 2005 are not applicable to the CFS as they are not in force.
(u)	JNPT to confirm whether the depreciation has been calculated as per the provisions of the CFS guidelines of 2005.	In the proposal, depreciation has been calculated as per the CFS guidelines of 2005. It is to be noted that the CFS guidelines of 2005 are not applicable to the CFS as they are not in force.
(v)	JNPT to confirm whether the depreciation has been calculated as per the provisions of the CFS guidelines of 2005.	In the proposal, depreciation has been calculated as per the CFS guidelines of 2005. It is to be noted that the CFS guidelines of 2005 are not applicable to the CFS as they are not in force.
(w)	JNPT to confirm whether the depreciation has been calculated as per the provisions of the CFS guidelines of 2005.	In the proposal, depreciation has been calculated as per the CFS guidelines of 2005. It is to be noted that the CFS guidelines of 2005 are not applicable to the CFS as they are not in force.
(x)	JNPT to confirm whether the depreciation has been calculated as per the provisions of the CFS guidelines of 2005.	In the proposal, depreciation has been calculated as per the CFS guidelines of 2005. It is to be noted that the CFS guidelines of 2005 are not applicable to the CFS as they are not in force.
(y)	JNPT to confirm whether the depreciation has been calculated as per the provisions of the CFS guidelines of 2005.	In the proposal, depreciation has been calculated as per the CFS guidelines of 2005. It is to be noted that the CFS guidelines of 2005 are not applicable to the CFS as they are not in force.
(z)	JNPT to confirm whether the depreciation has been calculated as per the provisions of the CFS guidelines of 2005.	In the proposal, depreciation has been calculated as per the CFS guidelines of 2005. It is to be noted that the CFS guidelines of 2005 are not applicable to the CFS as they are not in force.

	determining two components of the capital cost is inconsistent. The JNPT to justify consideration of the purchase cost for determining the cost of the equipment, when the tariff guidelines of 2005 stipulates consideration of net block of assets for the purpose of allowing return.	irrespective of who operates the facility, the audited book value of the same has been considered. On the other hand, since movable assets are not permanent in nature and costs would differ from operator-to-operator, their current market value (based on market quotations) has been considered.																		
(b)	From the workings furnished by the JNPT at Annexure 6, it is seen that though only one number each of 75 tonne crane, 35 tonne crane and 15 tonne crane has been taken into account, the utilization factor of each of the said equipment is very low, i.e. it is only 13%, 11% and 4% respectively. Similarly, as shown in the workings of JNPT, the utilization of 1 no. of 10 tonne forklift and 7 nos. of 3 tonne forklift is also only around 9% and 34% respectively. Given that the utilization of the above mentioned equipment in each case is very low, the JNPT to review the requirement of the above mentioned fleet of equipment and propose the use of equipment in such a manner that the JNPT achieves the optimal capacity based on the maximum utilization of the equipment.	<p>It has been correctly pointed out that the utilization rate of cranes is not reaching the optimal level. However, from time to time these equipment are required to handle the ODC and OT containers as they comes in the different shapes and sizes. Hence, because of the low utilisation and because of the fact that cranes are not required throughout the year, it was recommended that they be hired as and when required rather than purchased. In such a scenario, their utilization rates (which are based on annual operations) become irrelevant.</p> <p>On the other hand, even though utilisation of 10 tonne and 3 tonne for forklift is low, it is recommended that they are purchased because their continuous availability will ensure hassle free and efficient warehouse operations. One 3 tonne forklift cannot serve multiple warehouses because it is very difficult to keep or moving it between warehouses. Though the average utilisation is around 9% and 34% for 10 tonne and 3 tonne forklift respectively, forklifts in each warehouse have different levels of utilisation, which is given below:</p> <table><tr><th>Equipment</th><th>Utilisation rate</th></tr><tr><td>Forklift 10 tonnes (combined utilisation for all operation)</td><td>8.70%</td></tr><tr><td>Forklift 3 tonnes</td><td></td></tr><tr><td>(a). Bonded warehouse</td><td>15.20%</td></tr><tr><td>(b). Import (FCL + LCL)</td><td>16.10%</td></tr><tr><td>(c). Export</td><td>15.00%</td></tr><tr><td>(d). Export – Hazardous</td><td>12.30%</td></tr><tr><td>(e). Direct de-stuffing</td><td>52.60%</td></tr><tr><td>(f). Direct stuffing</td><td>58.70%</td></tr></table>	Equipment	Utilisation rate	Forklift 10 tonnes (combined utilisation for all operation)	8.70%	Forklift 3 tonnes		(a). Bonded warehouse	15.20%	(b). Import (FCL + LCL)	16.10%	(c). Export	15.00%	(d). Export – Hazardous	12.30%	(e). Direct de-stuffing	52.60%	(f). Direct stuffing	58.70%
Equipment	Utilisation rate																			
Forklift 10 tonnes (combined utilisation for all operation)	8.70%																			
Forklift 3 tonnes																				
(a). Bonded warehouse	15.20%																			
(b). Import (FCL + LCL)	16.10%																			
(c). Export	15.00%																			
(d). Export – Hazardous	12.30%																			
(e). Direct de-stuffing	52.60%																			
(f). Direct stuffing	58.70%																			
(c)	While responding to the query at point 6(i)(b), the JNPT has furnished an extract of the Asset Register in respect of the Civil assets for the year 2010-11. In this regard, the JNPT to furnish the following:																			
	(i). An extract of the Asset Register in respect of the Civil assets may be furnished for the years 2011-12 and 2012-13 also	The details of the Asset Register in respect of the Civil Assets is furnished.																		
	(ii) The extract of the asset register furnished by the JNPT shows the following.																			
	(i). Construction of additional shed and paving at CFS in the year 1996 vide III(B)1).																			
	(ii). Additional container yard at CFS	These facilities have been considered for																		

	(Sl.no.IV(A)10)  (iii). Construction of additional buffer yard (Sl.no.IV(A)21).  JNPT to confirm whether the said facilities have been considered while determining the optimal capacity of the facility.	determining optimal capacity.
(d).	The JNPT to furnish an extract of the Asset Register (as furnished incase of civil assets) in respect of the Equipment costs for the year 2012-13 in respect of the CFS facility. The number of each type of equipment may also be indicated	JNPT does not own any equipment in respect of CFS/ BY facility. Hence furnishing asset Register Extract does not arise.
(e).	In the determination of capital costs, the JNPT has considered the amount of yard renovation and re-construction of office costs at ₹1214.27 lakhs. As seen from the CA Certificate furnished by the port, the amount represents the written down value as on 30 November 2011. In this connection, JNPT to furnish a Certificate from a Chartered Accountant certifying the written down value as on 31 March 2013.	The JNPT has furnished a Certificate from a Chartered Accountant, wherein the Chartered Accountant has certified that the Yard Renovation Account as on 31 March 2013 was ₹100,534,229/-, after charging depreciation as per the Companies Act.
(vi).	<b>Scale of Rates:</b>  In the Annexure 4, the JNPT has determined the per TEU rate in respect of the various services. However, no correlation can be drawn with per TEU rates derived in the Annexure 4 with the rates proposed in the proposed draft Scale of Rates furnished by the port. The JNPT is, therefore, to furnish workings to show that how the rate per TEU derived in the Annexure 4 has been converted to arrive at each of the proposed handling rates, storage charges and miscellaneous charges in the proposed draft Scale of Rates.	The JNPT has furnished the soft form of an additional worksheet titled 'Tariff calculations' and has stated that figures may not exactly match due to round offs.

15. On scrutiny of the replies furnished by the JNPT vide its letter dated 31 May 2013, it was observed that there are some gaps in their reply. In this regard, the JNPT was requested to furnish some information vide our letter dated 26 June 2013 followed by a reminder dated 16 July 2013. The JNPT vide its letter dated 16 July 2013 has responded to our queries. The queries raised by us and response of the JNPT are tabulated below:



Sl. No.	Queries raised by us	Response of JNPT																																
(i).	With reference to the reply to the query at para (iii)(d) of its response dated 31 May 2013, if the Asset Register in respect of the Equipment deployed at its CFS is not available with JNPT, the JNPT to ascertain the written down value of each of the equipment including weighing scales deployed at the facility along with the actual number of each of the equipment so deployed as on 31 March 2013 and communicate the position to us.	<p>The JNPT has furnished the written down value of the equipments as on 31.3.2013, as given below:</p> <table><tr><th>Sl. No.</th><th>Type of Equipment</th><th>Nos.</th><th>Written Down Value as on 31.03.2013</th></tr><tr><td>1</td><td>Tractor Trailers</td><td>133</td><td>55139095</td></tr><tr><td>2</td><td>Reach stackers</td><td>10</td><td>106779338</td></tr><tr><td>3</td><td>3 tonne Fork Lift</td><td>12</td><td>6885557</td></tr><tr><td>4</td><td>10 tonne Fork Lift</td><td>1</td><td>1303247</td></tr><tr><td>5</td><td>Weighing scales</td><td>7</td><td>96147</td></tr><tr><td>6</td><td>Others (trolley, ramp/ basket)</td><td></td><td>1136587</td></tr><tr><td></td><td><b>TOTAL</b></td><td></td><td><b>171319971</b></td></tr></table>	Sl. No.	Type of Equipment	Nos.	Written Down Value as on 31.03.2013	1	Tractor Trailers	133	55139095	2	Reach stackers	10	106779338	3	3 tonne Fork Lift	12	6885557	4	10 tonne Fork Lift	1	1303247	5	Weighing scales	7	96147	6	Others (trolley, ramp/ basket)		1136587		<b>TOTAL</b>		<b>171319971</b>
Sl. No.	Type of Equipment	Nos.	Written Down Value as on 31.03.2013																															
1	Tractor Trailers	133	55139095																															
2	Reach stackers	10	106779338																															
3	3 tonne Fork Lift	12	6885557																															
4	10 tonne Fork Lift	1	1303247																															
5	Weighing scales	7	96147																															
6	Others (trolley, ramp/ basket)		1136587																															
	<b>TOTAL</b>		<b>171319971</b>																															
(ii).	With reference to the reply to the query at para (iv) of its response dated 31 May 2013, though the JNPT has furnished the additional worksheet titled 'Tariff calculations', again, no correlation could be drawn with per TEU rates derived in the said Worksheet with the various rates proposed in the proposed draft Scale of Rates furnished by the port. The JNPT to furnish workings to show that how the rate per TEU derived in the Worksheet has been converted to arrive at each of the proposed handling rates, storage charges and miscellaneous charges in the proposed draft Scale of Rates.	<p>The JNPT had made the necessary corrections and updated the Excel Worksheet and the tariff forms. But the "Proposed Scale of Rates" did not get corrected automatically, as it is a Word Document. This has resulted in minor differences between the rates appearing in the "Tariff calculations" worksheet and the draft Scale of Rates.</p> <p>(The JNPT has now furnished revised draft Scale of Rates and has also mentioned the specific reference number of the cells in the Excel Worksheet "Tariff calculations" where the rates have been calculated. The JNPT has also resent the entire Excel Worksheet.)</p>																																

16.1. With regard to a request made by us to JNPT to furnish the cost breakup of all the composite rates prescribed in the proposed SOR and to furnish the cost breakup of the sub-activity relating to the transportation of the empty containers from the CFS to the Empty container Yard, which forms part of the proposed composite rate of ₹4192/- per TEU, the JNPT vide its e-mail dated 01 August 2013 has responded as follows:

- (i). CFS de-stuffing includes 3 activities:
  - (a). Lift on/off
  - (b). Transportation from port to CFS
  - (c). Destuffing at CFS
- (ii). Cost allocation as shown in Annexure 4 (JNPT has referred to the Annexure 4 of the workings furnished by it earlier under cover of its letter dated 16 July 2013) has been made service-wise and not activity-wise. Hence breaking it further down into each activity will not give an accurate result.

For e.g. Tractor trailer is used for transporting containers and is also occupied during lift on/ off and de-stuffing - so TT cost will have to be divided amongst all these 3 activities. It is not possible to accurately determine the exact proportion in which the trailers will be used for these 3 activities.

- (ii). Hence, in absence of such information the composite rate of ₹4192 has been divided into each activity in the proportion of the rates in the current Scale of Rates.

16.2 Since the reply furnished by the JNPT did not address the queries raised by J.A., the JNPT was again requested to furnish the cost breakup and the tariff for transportation of the empty containers from the CFS to the Empty container Yard. In this regard, the JNPT vide its e-mail dated 01 August 2013 has stated that the element of 'destuffing' of ₹2050/- includes carrying of empty containers to the container yard premises. As regards scanning charges, the same are charged separately (over and above ₹4192/-) as mentioned in Chapter V, Sl. No.5.6 @ ₹1411 per TEU. (No information was sought from JNPT regarding scanning charges.)

17. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

18. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). Section 42(4) of the Major Port Trusts Act, 1963, read with Section 43 requires this Authority to notify the rates in respect of identified services provided by persons authorised under Section 42(3) of the Major Port Trusts Act. In cases where the authorisation arrangement under Section 42(3) is other than by way of a BOT Concession Agreement, Clause 7.2 of the tariff guidelines of March 2005 requires this Authority to fix ceiling rates for such services to be applied commonly at the concerned ports without reference to the individual service provider.

Initially, based on the position brought out by the Jawaharlal Nehru Port Trust in its February 2006 of awarding the concession for management and operation of its Container Freight Station (CFS) to M/s. Speedy Multimodal Limited (SML) with effect from 1 January 2006, with the approval of the Central Government u/s 42(3) of the Major Port Trusts Act, 1963, this Authority, based on a proposal filed by SML, passed an Order dated 28 June 2007, approving the tariff for SML. Thereafter, for the reasons recorded in the factual position of this note, the JNPT clarified that the nature of license granted to SML is neither BOT nor BOO and that the tariff is to be fixed based on a proposal to be filed by JNPT as provided in clause 7.2 of the revised tariff guidelines.

As per Clause 7.2 of the tariff guidelines of 2005, in cases where authorisation arrangement u/s 42(3) is other than by way of a BOT concession agreement ceiling rates will be prescribed for such services to be applied commonly at the concerned ports without reference to individual service provider. For the purpose proposals for regulating these charges should be initiated by the concerned Major Port Trust and the tariff so fixed, will not undergo a change whether the port itself provides this service or has permitted a private operator to render the services. This case is, thus, taken up for prescription of ceiling rates for the CFS activity at JNPT following the stipulation contained in Clause 7.2 of the tariff guidelines of March 2005.

- (ii). As brought out earlier, this Authority vide its Order dated 30 December 2009 had, interalia, advised JNPT to formulate a well analysed proposal with an independent assessment of the cost of providing different services at its CFS and forward the same to this Authority for prescribing ceiling rates for the CFS/ buffer yard services at JNPT. The JNPT was also advised to conduct an analysis relating to different operating costs and capital costs incurred at the JNPT CFS with reference to the legitimate expenses incurred at other CFSs.

Accordingly, on initial scrutiny of the proposal filed by the JNPT in January 2011, it was found that the JNPT did not state whether the different physical and cost

parameters forming the basis of the proposal have been tested with reference to the legitimate expenses incurred at other CFSs. The JNPT was, therefore, requested to comply with the directions given by this Authority in its Order dated 30 December 2009 and establish with an analysis that the port has carried out an independent assessment of the cost of providing different services at its CFS testing the reasonableness of the operating and capital cost incurred at its CFS with reference to the legitimate expenses incurred at other CFSs and review the actuals and estimates furnished by it in its revised proposal.

In this connection, the JNPT expressed its inability to comply with the advice rendered in this Authority's Order dated 30 December 2009 regarding testing the reasonableness of different operating and capital cost with reference to the legitimate expenses incurred at the other CFSs, due to reluctance on the part of the other CFSs to share the cost information with JNPT. Further, the methodology adopted by the port in formulation of its proposal was not fully in line with the advice rendered by this Authority.

The number of equipment decided by JNPT was with reference to the projected traffic based on its own assessment of requirement of equipment; and, some items of the operating cost like cost of power, water, overheads etc., were based on the indication given by the existing operator. The JNPT had not made independent assessment of operating cost in respect of some of the items and the JNPT could not comply with the advice rendered by this Authority regarding testing the reasonableness of different operating and capital cost with reference to the legitimate expenses incurred at other CFSs. It may be recalled that this Authority in its Order dated 30 December 2009 had decided to consider the tariff fixation case for the services rendered by the JNPT CFS/ Buffer Yard in terms of clause 7.2 of the 'Tariff Guidelines, 2005', which calls for fixation of common tariff without reference to individual service provider, based on the proposal of the port. In the circumstances, and following the approach accepted by this Authority in fixation of common ceiling tariff under Clause 7.2 of the tariff guidelines of 2005 for operation of Harbour Mobile Crane (HMC) by private operators at some of the major port trusts like Paradip Port Trust (PPT), New Mangalore Port Trust (NMPT), V O Chidambaranar Port Trust (VOCPT) and Visakhapatnam Port Trust (VPT), the JNPT was requested to review its proposal based on the normative capacity of the facility and in the light of other observations made in the letter with reference to the methodology adopted by JNPT in respect of some of the operating cost / capital cost items and file a revised proposal.

Further, and as stated earlier, Clause 7.2 of the guidelines requires tariff to be set without reference to individual operator. The guidelines envisage simultaneous operation of different authorized service providers in the same port, offering similar services and, therefore, require a common tariff to be fixed for the services without reference to any individual service provider. In the case of JNPT, no CFS operator other than the existing operator is providing CFS services under a licence granted by JNPT. Therefore, the advice rendered by this Authority in this context to JNPT to formulate a well analysed proposal with an independent assessment of the cost of providing different services at its CFS with an analysis relating to different operating costs and capital costs incurred at the JNPT CFS with reference to the legitimate expenses incurred at other CFSs, could not be complied with the port.

In the above circumstances, the JNPT was suggested to formulate its proposal based on normative capacity of the facility and normative costs for the reasons explained in the preceding paragraph.

- (iii). The JNPT has submitted a proposal in August 2012 for review of tariff for services rendered at its CFS / Buffer Yard without reference to any individual service provider. Subsequently, in July 2013, the JNPT has rectified some minor errors as pointed out by us earlier while raising queries. This proposal of JNPT along with the additional information/ clarification furnished by the JNPT during the

processing of this case have been considered in this analysis. Incidentally, the JNPT has stated that its proposal follows normative approach and not cost plus method. In this regard, it is stated that the proposal filed by the JNPT also follows cost plus method as stipulated in the March 2005 guidelines since the annual revenue requirement comprises of operating cost plus return on capital employed. The difference only being that the proposal takes into account the norm based costs and not the actual costs.

- (iv). The JNPT is of the view that as per its approved delegation of powers, Board approval is not necessary for proposal of CFS related tariff. The JNPT has also stated that approval of the Board has not been specifically obtained since the proposal under reference is in compliance of specific order of this Authority. In this regard, it is relevant to mention here that Clause 3.1.4 of the tariff guidelines of 2005 which requires a port trust to send its proposal to this Authority with the approval of the Board of Trustees of the Port, does not exempt any port from seeking approval from the Board of a port trust. Adherence to the direction given by this Authority in the relevant tariff Order earlier to JNPT to submit a well analysed proposal complying with the stipulations made, does not stop the port to obtain the approval of its Board. In any case, Clause 3.1.4 does not prohibit this Authority from entertaining the proposal, submitted by a port trust without the approval of its Board.
- (v). During the proceedings of the case in reference, the Bombay Custom House Agents Association (BCHAA) has raised an issue about this Authority not taking any action on the matter that the users were being over charged by the CFS operator and that the excess amount charged was not refunded to importers / exporters, when it was brought to the notice of this Authority by BCHAA earlier. In this regard, it is clarified that the said representation was forwarded to JNPT, with a request to examine the matter and take necessary action to ensure that the provisions of the Major Port Trusts Act, 1963 and the Licence Agreement entered between JNPT with the private operator are strictly complied with. As informed by the JNPT to this Authority, the port commissioned a Chartered Accountant firm to enquire about the complaints. The Chartered Accountant firm in its Report brought out that the operator has charged at rates higher than the ceiling rates fixed by this Authority and that the said operator allowed another agency to operate from its premises at rates higher than the rates fixed by this Authority. When the JNPT made a reference to this Authority in this regard, it was communicated to JNPT vide our letter no. TAMP/33/2012-JNPT dated 03 July 2012 that this Authority was not inclined to make any specific comments on the merits of the findings of the investigation commissioned by the JNPT. It was also communicated to JNPT that it can satisfy itself with the findings of investigation commissioned by it and take appropriate action at its end and ensure that the provisions of the Major Port Trusts Act, 1963 and the Licence Agreement entered into between the JNPT and the operator are strictly complied with. The JNPT is in the process of taking action on the matter, as noted from the minutes of the meeting held by the JNPT with the users on 12 April 2013.
- (vi). Clause 2.13 of the tariff guidelines requires the actual physical and financial performance to be reviewed at the end of the prescribed tariff validity period and in the context of variation of estimates with reference to actuals being more than 20%, 50% of the additional surplus by the operator during the tariff validity period is to be adjusted in the future tariff of the operator. In this regard, it is relevant to mention here that Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 is relevant where the tariff is fixed on a cost plus return on capital employed approach. Since the tariff fixed for the JNPT CFS in 1999 is not based on cost estimates, invoking Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 in this case is not found to be in order.
- (vii). Clause 2.4.1 of the tariff guidelines of 2005, inter alia, advocates for making attempts to evolve normative cost of each component of port operations. As stipulated in Clause 2.4.1 of the tariff Guidelines of 2005, attempts have been

made to evolve Normative cost based tariff for port operations. A National Working Group was constituted under the Chairmanship of Shri. S. Prabhakaran, former Secretary to the Government of India. The Group consisted of representatives from trade, users and the private terminal operators as well. The Group in its Report submitted in July 2005 has concluded that it is neither feasible nor practical to mandate uniform norms. Further, as rightly pointed out by INSA, no specific guidelines have been laid down to cover the CFS operations.

Clause 7.2 of the said tariff guidelines, under which the proposal is being considered, does not specify any particular tariff fixing methodology but only talks about the procedural aspects of filing tariff proposal and fixing tariff irrespective of the operator. The advice rendered by this Authority vide tariff Order dated 30 December 2009 to JNPT for an independent assessment of the cost of providing different services at its CFS analyzing the different operating costs and capital costs incurred at its CFS with reference to the legitimate expenses incurred at other CFSs could not be fully complied with by the port earlier due to reluctance on the part of the other CFSs to share cost information with JNPT. In these circumstances, the JNPT has made an independent assessment of all operating costs and all capital costs. As reported by the JNPT, its proposal is based on independent technical research and in line with efficiency parameters, market analysis prevailing in the industry and is also stated to be formulated without reference to individual service provider. Since there are no specific guidelines for determining the normative tariff for the CFS facility under the 2005 tariff guidelines, the JNPT has stated to have borrowed certain concepts and norms from the upfront tariff guidelines of 2008. The JNPT has calculated the normative capacity, normative capital expenditure and normative operating expenditure and has determined the tariff for the CFS facility. Reportedly, the DBC Port Logistics Limited (DBCPLL) has no role in the proposal, as declared by the DBCPLL during the joint hearing. The proposal of JNPT is discussed elaborately in the subsequent paragraphs.

(viii). Capacity of the facility:

- (a). The optimal yard capacity as assessed by the JNPT is 145316 TEUs incase of Container yard and 105927 TEUs incase of the Buffer yard, aggregating to 251243 TEUs per annum. Considering a surge factor of 1.3, the yard capacity has been worked out by JNPT at 111782 containers incase of Container yard and 81482 containers incase of the Buffer yard, aggregating to 193264 containers per annum. The analysis of JNPT proceeds based on the optimal capacity of 193264 containers.

Further, the JNPT has also calculated the capacity of the warehouse at 25548 TEUs per annum. The container yard and buffer yard are used for storage of containers whereas the warehouses are used for stuffing, de-stuffing and storage of contents contained in the containers. Since the dimensions, the stacking height and dwell time of cargo are different from the containers, the JNPT has calculated the capacity of warehouse and yard separately.

(b). Area Requirement:

Out of the total area of 261267 sq. mtrs. of land, 206963 sq. mtrs. is the area of the container yard and the balance 54304 sq. mtrs of land is the area of the Buffer yard.

(i). Container yard:

- (a). The land utilization of the container yard measuring 206963 sq. mtrs., as given by the JNPT is summarized below:

Particulars	
Warehouse	
Long standing shed & surrounding area	
Non CFS area	
Utilities/ Buildings	
Parking	
Net available area	
Total	

(b). The warehouse area of 27500 sq. mtrs is the aggregation of the actual area of Bonded warehouse at 14475 sq. mtrs., Import warehouse at 5000 sq. mtrs., Export warehouse at 9000 sq. mtrs. and Hazardous warehouse at 2500 sq. mtrs., at the facility. In the absence of any data available to determine the warehouse area requirement, the JNPT has reported to have carried out an exercise to determine the adequacy of the area requirement of Bonded warehouse at 27500 sq. mtrs., which is explained below:

- (i). Considering that 1% of total traffic goes to Bonded warehouse, 2% of total traffic goes to FCL/ LCL import warehouse, 1% of total traffic goes to export hazardous cargo shed and 2% goes to other export cargo shed for storage, the JNPT has determined the traffic that would be handled by each of the above mentioned warehouses based on the said segregation of total traffic that would be based on the historical trend with respect to traffic in JNPT area, the same is detailed below in the analysis.
- (ii). The JNPT has furnished the area requirement for storing each of the above mentioned warehouses. The area requirement given by JNPT for Bonded warehouse, import warehouse, export warehouse and hazardous warehouse are 14475 sq.m per TEU, 50 sq.m per TEU, 9000 sq.m per TEU and 2500 sq.m per TEU respectively, which is reported to be based on the area requirements in other CFS warehouses.
- (iii). Considering the dwell time of cargo in Bonded warehouse 5-30 days, in import warehouse 4-20 days, in export warehouse and hazardous warehouse 1-5 days, the JNPT has determined the area requirement for Bonded warehouse, import warehouse, export warehouse and Hazardous warehouse based on the dwell time of cargo in the respective warehouses. The area requirement for Bonded warehouse, import warehouse and Hazardous warehouse, which is reported to be based on assigned dwell time of the dwell time of all the cargo in warehouses at the port, as obtained by the JNPT from the CFSs. Incase of Bonded warehouse, a Bonded Bond has to be executed by the applicant with the custom authorities, as reported by JNPT. JNPT further reported that Bonded warehouse is absent in the CFSs around JNPT area, in the absence of a benchmark for JNPT to determine

to have analysed the dwell time at the JNP CFS alone. Based on such an analysis, it has considered an average dwell time of 90 days for the Bonded warehouse at its CFS.

- (iv) Further, in its analysis, the JNPT has considered that in a warehouse, incase of Import cycle, 20% of the area is required for stuffing/ de-stuffing, 20% of the area is required for other movement/ arrangement and 60% of the area for storage. Similarly, in a warehouse, incase of Export cycle, it has considered that 35% of the area is required for stuffing/ de-stuffing, 5% of the area is required for other movement/ arrangement and 60% of the area for storage. Accordingly, the JNPT has calculated the handling area requirement at Bonded warehouse, Import warehouse, Export warehouse and Hazardous warehouse. The percentage of area for storage (60%) and other requirements (40%) obtaining at its CFS is as per the position obtaining at other CFSs, as confirmed by the port.
- (v) Taking into account the stacking area requirement and the handling area requirement as calculated at (iii) and (iv) above, the JNPT has determined the area requirement for each of the Bonded warehouse, Import warehouse, Export warehouse and Hazardous warehouse, aggregating to 30815 sq. mtrs. as against the actual warehouse area of 27500 sq. mtrs. prevailing at JNPT.
- (vi). Since the area requirement determined by JNPT is seen to be comparable with the actual area being occupied by the existing warehouses at the JNPT facility, the JNPT has stated to have considered the actual area being occupied by the existing warehouses at 27500 sq. mtrs. for analysis purposes.
- (c). Since the 'Long standing cargo shed' of 17471 sq. mtrs is under the control of JNPT and cannot be used by the CFS operator, it has been rightly excluded for the capacity calculation purpose.
- (d). As far as utilization of land for administration buildings and parking area, in the absence of guidelines for determining the normative area, the JNPT has stated to have considered the said utilization of land based on the inputs provided by the Consultants. In this regard, it is relevant to mention here that as against the area of 8488 sq. mtrs covered by utilities and admin building in actual, the JNPT has considered an area of 9475 sq. mtrs. towards the utilities, reportedly based on the position as observed at other CFSs.

When the entire analysis is based on the actual area relating to the Container yard and the Buffer yard of the JNPT CFS, there appears to be no justification to

consider an area of 9475 sq. mtrs. based on the position as observed at other CFSs instead of the actual area earmarked for the said purpose available at 8488 sq. mtrs. in the JNPT CFS. In view of this position, the area relating to the utilities at 8488 sq. mtrs. is considered in the analysis instead of 9475 sq. mtrs. considered by the JNPT, thereby resulting in the increase in the net available area by 987 sq. mtrs. to 138252 sq. mtrs, as compared to the area of 137265 sq. mtrs. considered by JNPT.

- (e). As per the details given by the JNPT, out of total area of the container yard at 206965 sq. mtrs., an area of around 66% i.e. 137265 sq. mtrs is open and available for handling containers at the CFS. Based on the modification to the area relating to parking and utilities, as explained in the preceding paragraph, the utilization works out to around 67% (i.e. 138252 sq. mtrs./ 206965 sq. mtrs.). It is noteworthy that even incase of fixation of upfront tariff for the dry port and multimodal logistics hub at Chennai Port Trust vide Order no. TAMP/67/2012-CHPT dated 24 January 2013, after identifying land towards Warehouse, Administration Building, Allied Building, Roads, Parking, Green Belt etc., around 66% of the total area available was accepted for storage of containers.
  - (f). Out of the total area of 13.73 hectares of land available at the container yard as given by JNPT, 12.388 hectares of land has been earmarked for handling general containers, 0.1373 hectares of land for handling hazardous containers, 0.1716 hectares of land for handling reefer containers, 0.6863 hectares of land for handling ODCs and 0.3432 hectares of land has been earmarked for handling Over Top containers. Incidentally, the area of 13.73 hectares stands modified to 13.83 hectares as explained in the preceding paragraph.
- (ii). Buffer yard:
- (a). As stated earlier, the area of the Buffer yard is 54304 sq. mtrs. Excluding the area of 129 sq. mtrs. towards office block and 2709 sq. mtrs towards parking, the JNPT has stated that an area of 51466 sq. mtrs is open and available for handling containers at the buffer yard. It is relevant to mention here that out of the total area of Buffer yard, around 95% of the total area is seen to be available for handling and storing of containers at the Buffer yard. Buffer yard is reported to be used only for stacking of factory stuffed export container and no other activities are performed therein.
  - (b). Out of the total area of 5.1466 hectares of land available at the buffer yard, as stated above, 4.645 hectares of land has been earmarked for handling general containers, 0.0515 hectares of land for handling hazardous containers, 0.0643 hectares of land for handling reefer containers, 0.2573 hectares of land for handling ODCs and 0.1287 hectares of land has been earmarked for handling Over Top containers.



- (iii). It is noteworthy that JNPT has confirmed that the area of land utilized towards CFS yard area, buffer yard area, warehouse area etc., is in line with the land use plan of JNPT.
- (c). Borrowing the formula prescribed in the 2008 upfront tariff guidelines for container terminal for determination of optimal yard capacity, the JNPT has estimated the optimal capacity of its facility. Considering the area requirement for each type of container, ground slots per hectare of land, average stack height for each type of container, surge factor and the average dwell time for each type of container, the JNPT has determined the optimal capacity of each type of container to be handled at container yard and buffer yard separately viz., general containers, reefer containers, hazardous containers, ODCs and OTs, and has considered the aggregate capacity as the optimal capacity of the Container yard and Buffer yard.

In this regard, it is relevant to mention here that in the upfront guidelines of 2008, which lists down the norms for calculating the optimal yard capacity of a container terminal, a single formula is prescribed for determination of the optimal capacity of the container terminal based on norms, irrespective of the type of containers envisaged to be handled at the container terminal. The formula prescribes to consider a common ground slot area, common stack height, common dwell time irrespective of the container mix envisaged at the facility and the said formula has been uniformly applied to determine the optimal yard capacity of the various container terminals at various major port trusts under the 2008 upfront tariff guidelines. In view of the above position, it is found appropriate to determine the optimal capacity of the CFS yard as a whole and the Buffer yard as a whole, without going into the nitty-gritty of the share of each type of container handled in the CFS yard and the Buffer yard.

- (d). The optimal capacity of the container yard and buffer yard is discussed below:

- (i). Except for the ODCs, the JNPT has considered the area requirement of 50 sq. mtrs per TEU which results in the ground slots of 200 TEUs per hectare, for all type of containers handled at Container yard and Buffer yard. Incase of ODCs handled at Container yard and Buffer yard, the JNPT has considered the area requirement of 100 sq. mtrs per TEU, resulting in the ground slots of 100 TEUs per hectare.

With regard to the ground slots per hectare considered by the JNPT, it is relevant to mention here that generally while fixing the upfront tariff for handling containers, the ground slots of 360 TEUs per hectare has been considered. This is based on the analysis furnished by the New Mangalore Port Trust (NMPT) with reference to the area occupied by a container and additional area required for movement of container handling equipment, space between containers etc.

The JNPT is of the view that the ground slots of 360 TEUs per hectare adopted incase of yard of the container terminal cannot be taken as a base for the CFS. According to JNPT, since the activities undertaken at the CFS is more, different and complex when compared with the activities undertaken at the container yard, the area utilization incase of CFS is not as effective or streamlined as that of the container yard at a terminal. Also, the container flow is not unidirectional incase of CFS unlike the terminal, therefore, Reach Stackers are to be used in a CFS as compared to Rubber Tyred Gantry Cranes (RTGCs) being used in

container yard, thereby leading to more requirement of area for movement of Reach Stacker. Further, provision for warehouses in a CFS is to be made, unlike incase of a container terminal, due to which the area in a terminal can be utilized more effectively.

The upfront guidelines do not stipulate norms for a CFS facility. While fixing the upfront tariff in January 2013 for the Dry Port to be commissioned at the Chennai Port Trust, the ground slots of 360 TEUs per hectare has been considered based on the position reported by the CHPT. However, recognising the position now being highlighted by the JNPT about the difference in operation between a container yard and a CFS, this Authority is inclined to consider the ground slots of 200 TEUs per hectare, as requested by the port for the container yard and buffer yard. As stated earlier, since the individual capacity of the different type of containers is not being taken into account, the ground slots of 200 TEUs per hectare is considered in the capacity calculation of the Container yard and Buffer yard as a whole, without reference to the ground slots relating to the different type of containers.

As a measure of abundant caution, it is stated that consideration of the ground slots of 200 TEUs per hectare in the yard capacity calculation of the CFS should not be quoted as a precedence for determination of yard capacity of a container terminal.

- (ii). The JNPT has considered a stack height of 2.5 incase of general and hazardous containers, a stack height of 2 incase of Reefer containers and a stack height of 1 incase of ODCs and OTs handled at the container yard and buffer yard.

Though the upfront guidelines for the container terminal prescribe a stack height of 2.5, a stack height of 3 has generally been considered while fixing the upfront tariff for the container terminal.

However, according to JNPT, a stack height of 3 is possible at port terminals, as RTGs are used for container stacking which generally have a higher reach as compared to reach stackers that are used at a CFS. It is noteworthy that the CHPT in its upfront proposal relating to the dry port had also confirmed that at CFS, on an average, the stack height of 2.5 is taken as the norm for computing the Yard capacity. Based on the reasoning furnished by the JNPT, the stack height of 2.5 is considered.

As stated earlier, since the individual capacity of the different type of containers is not being taken into account, the stack height of 2.5 is considered in the capacity calculation of the Container yard and Buffer yard as a whole, without reference to the stack height relating to the different type of containers.

- (iii). Based on the ratio of import and export containers at 50:50, the upfront tariff guidelines specify average dwell time of 3 days based on 4 days for export container and 2 days for import container. With regard to the dwell time, the JNPT is of view that the parameters listed in the guidelines are applicable for a container terminal and cannot be used for a CFS for the reasons brought out earlier. The JNPT has stated to have considered the dwell time of 8.75 days incase of container yard and 4.50 days incase of Buffer yard based on the average dwell time of the prevailing CFSs in the JNPT region. This position is relied upon

- (iv). Accordingly, the capacity of the container yard at 70% utilization is calculated at 119437 containers at container yard and 86453 containers in the Buffer yard, thus aggregating to 205890 containers as against the figure of 111764 containers incase of Container yard and 84486 containers incase of the Buffer yard aggregating to 193264 containers, as assessed by the JNPT.
- (v). With regard to the clarification sought by the BCHAA regarding consideration of the utilization factor of 70%, it is relevant to mention here that the tariff guidelines of 2005 do not prescribe any utilization factor. As rightly clarified by JNPT, it has considered the utilization factor, based on the norm as prescribed in the upfront tariff guidelines of 2008 for calculation of the optimal capacity. As already brought out earlier, the JNPT has adopted the formula prescribed in the upfront tariff guidelines of 2008, to determine the optimal capacity of the facility. Hence, the consideration of the utilization factor of 70%, as adopted by JNPT, is considered in the analysis. It is relevant to recall here that the utilization factor of 70% proposed by the major port trusts like New Mangalore Port Trust (NMPT), Paradip Port Trust (PPT) and V.O Chidambaranar Port Trust (VOCPT) and Visakhapatnam Port Trust (VPT) in determination of optimal capacity while fixing the hire charges Harbour Mobile Crane (HMC) being operated by the private operators has been accepted by this Authority.
- (e). The capacity of the warehouse is discussed below:
  - (i). As stated earlier, the actual area of Bonded warehouse is 11000 sq. mtrs., Import warehouse is 5000 sq. mtrs., Export warehouse is 9000 sq. mtrs. and Hazardous warehouse is 2500 sq. mtrs., at the facility, aggregating to 27500 sq. mtrs. of warehouse area. Further, the area requirement for storing the container at Bonded warehouse, import warehouse, export warehouse and hazardous warehouse has been considered at 15 sq.m. per TEU, 50 sq.m. per TEU, 30 sq.m. per TEU and 30 sq.m. per TEU respectively, as brought out earlier.
  - (ii). Considering the dwell time of 90 days incase of Bonded warehouse, 5.80 days incase of Import warehouse, 4.20 days each incase of Export warehouse and Hazardous warehouse and taking into account the position that in a warehouse, 60% of the area would be available for storage, as discussed earlier, the JNPT has determined the warehouse capacity of Bonded Warehouse at 1784 TEUs per annum, Import warehouse at 3776 TEUs per annum, Export warehouse at 15643 TEUs per annum and Hazardous warehouse at 4345 TEUs per annum, thus aggregating to the warehouse capacity of 25548 TEUs per annum.
  - (iii). Though the capacity of the warehouse has been determined by the JNPT, the JNPT has not considered the same in the determination of the overall optimal capacity of the CFS facility. To a query raised in this regard, the port has clarified that the warehouse is for storage of the cargo contents of the container and not for storing containers. Thus, it appears that the cargo stuffed/ destuffed from the containers arriving at the CFS yard is stored in the warehouses. Therefore, it appears that warehouse is only complementary to the CFS facility and would not further enhance the overall capacity of the facility. It is also relevant here to mention that the purpose of determination of warehouse

capacity is to decide the requirement of number of 3 tonne forklift and 10 tonne forklift (discussed subsequently).

- (ix). Clause 2.5.1 of the tariff guidelines of 2005 stipulates that the traffic projections should be in line with the projections in the five year/ annual plan and the current/ expected growth. In other words, if the existing traffic of the CFS facility is taken as base, then it would lead to determining the tariff for the CFS based on the existing position obtaining at the CFS controlled by the private operator, whereas, the proposal of the JNPT is to fix tariff for handling the traffic at the optimal capacity, without reference to any service provider. Therefore, the analysis proceeds further to determine the capital costs and operating costs required to achieve the said optimal capacity.

- (x). Capital costs:  
Clause 2.9.3 of the tariff guidelines of 2005 stipulates that Capital Employed will comprise of Net Fixed Assets plus Working Capital. The capital costs as furnished by the JNPT comprises of the civil costs and the equipment costs. In the determination of capital cost, the JNPT is seen to have considered the net value of civil assets as per its books of accounts as on 31 March 2011 and the value of the equipment has been considered based on the cost that would be incurred if the said equipment were to be purchased now. The capital costs are discussed below:

- (a). Civil costs:  
The civil assets comprise of the cost of the Bonded Warehouse, Import Warehouse, Export warehouse, Export hazardous warehouse, Boundary wall & pavement for CFS, Renovation and Re-construction of office, roads and yard by operator, Roads and parking space, Vehicles and Utilities (Power provision, transformers, cabling).

Since the civil assets are permanent in nature and its cost would be the same irrespective of whoever operates the facility, the consideration of net book value of the civil assets by the JNPT is found to be appropriate. In this regard, it is relevant to mention here that even otherwise, the tariff guidelines of 2005 require consideration of the net block of the assets only. Further, it is to be recognized that the entire civil assets as available, would be relevant to any operator of the facility and they being of permanent in nature and already in existence, they cannot be altered at this juncture, whatever be the capacity of the facility. Hence, the net book value of the civil assets is to be considered.

The JNPT in its workings has considered the audited net book value of the civil assets as on 31 March 2011. The figures furnished by the JNPT in respect of the civil assets has been updated to reflect the net book value of the civil assets as on 31 March 2013, based on the extract of the Asset Register furnished by the JNPT later, for the year ending 31 March 2013.

Further, in case of written down value of the renovation and re-construction of office, roads and yard as incurred by the operator, the JNPT has furnished the Chartered Accountant's Certificate with regard to the written down value as on 31 March 2013. Since, the amount has been incurred towards renovation and reconstruction presumably warranted by the wear and tear of the existing facilities, this is taken into account in this analysis, irrespective of the position whether it has been incurred by the JNPT or the operator.

Also, the written down value as on 31 March 2011 relating to the Site Development – CFS and BY at ₹18.15 crores considered by the JNPT under the Equipment costs have been updated and considered at ₹16.65 crores under civil assets as on 31 March 2013.

The total written down value of the civil assets as on 31 March 2013 works out to ₹3805.98 lakhs as against the written down value of ₹2418.13 lakhs considered by the JNPT, based on the written down value as on 31 March 2011. The change in position arises purely on account of updation of the WDV from March 2011 to March 2013 and also due to shifting of the costs relating to Site Development from Equipment costs to Civil costs.

(b). Equipment costs:

(i). The types and number of each Equipment and cost of each equipment considered by JNPT is given in the following table:

Sl. no.	Particulars	Nos.	Cost per unit	Total cost
(i).	Reach Stacker			
	Required number of equipment	3	32,735,565	98,206,696
	Additional equipment required for downtime	1	32,735,565	32,735,565
(ii).	Fork Lift 10 Tons			
	Required number of equipment	1	2,750,000	2,750,000
	Additional equipment required for downtime	0	2,750,000	0
(iii).	Fork Lift 3 Tons			
	Required number of equipment	4	1,650,000	6,600,000
	Additional equipment required for downtime	1	1,650,000	1,650,000
(iv).	Empty container handler			
	Required number of equipment	1	10,772,440	10,772,440
	Additional equipment required for downtime	0	10,772,440	0
(v).	Tractor trailer			
	Required number of equipment	75	2,550,793	191,309,440
	Additional equipment required for downtime	8	2,550,793	20,406,340
(vi).	Other equipments (trolley, Ramps, weighing scales etc.)			1,500,000
(vii).	60 tons electronic weighbridge	1	2,640,000	2,640,000
(viii).	Diesel Generator Set	1	3,238,550	3,238,550
(ix).	Office equipment			2,215,000
(x).	Furniture & fixtures			811,000
(xi).	IT systems (software & hardware)			1,839,000
(xii).	Site development - CFS & BY			181,521,988
	<b>TOTAL</b>			<b>558,196,020</b>

(ii). As stated earlier, the JNPT has taken into account, the market value of the equipment (as of the year 2012) on the ground that they are movable assets. The tariff guidelines of 2005 require consideration of the net value of the assets in the tariff fixation exercise, irrespective of whether the asset is movable or immoveable.

During the officer level meeting, the JNPT sought to argue that since the tariff for the JNPT CFS is to be determined based on the normative approach, and since the civil structures do not have a direct bearing on the achievement of the optimal capacity, consideration of the net value of the civil structures is appropriate. However, it was viewed by JNPT that given that the equipment in the JNPT CFS are old and have been in operation for more than 7-8 years, the productivity level of old equipment would definitely be lower than that of the new equipment and therefore, the old equipment would not be in a position to achieve the optimal capacity. Therefore, it is not appropriate to consider the WDV of the equipment.

In this regard, it is noteworthy to mention here that this Authority fixed tariff for operation of Reach Stackers, 3 tonne Forklifts and Tractor Trailers (HMCs) under Clause 7.2 following the normative approach adopted and followed by the proposed by the major port trusts like Paradip Port Trust (PP), New Mangalore Port Trust (NMPT), V.O. Chidambaram Port Trust (VOCPT) and Visakhapatnam Port Trust (VPT). The gross value of the Crane was considered as basis to determine the written down value of the Crane for the subsequent years of operation in the tariff cycle and then return on the average written down value of the HMC was factored in.

The tariff for the JNPT CFS is fixed for the first time under Clause 7.2, following the normative approach, accordingly, and recognizing the argument of JNPT in this regard, and following the approach adopted by this Authority in fixation of tariff for HMCs at other Major Ports, the gross value of the handling equipment viz. Reach Stackers, 3 tonne & 10 tonne Forklifts, Empty container Handler, Trailers and Other equipment which contribute towards achieving the optimal capacity, is considered as base to determine the average written down value of the above mentioned equipment for the subsequent years of validity of the tariff cycle.

Such average written down value is considered only in the normative number of equipment required to carry out the operation in the CFS facility, since the JNPT is not in a position to test the reasonableness of the number of the existing equipment with reference to the position obtaining at other CFSs.

- (iii). In case of Reach Stacker, 3 tonne Forklift and Tractor Trailer, the JNPT has also considered cost of additional number of equipment towards downtime in addition to the number of equipment as warranted by the traffic to be handled at optimal capacity on the ground that the utilisation of the above said equipment is very high and therefore, backup is required for smooth operations.

In this regard, it is relevant to mention here that in the fixation of upfront tariff for the riverine jetty at Outer Femarol, the VOCPT as well as the multipurpose/ mechanical berth project at Shalukhali at KOPT, additional tripper trucks was considered as proposed by KOPT for any contingency like break down of the trucks and repairs and maintenance etc. Following the approach accepted in the case of KOPT, the additional number of Reach Stacker, 3 tonne Forklift and Tractor Trailer is considered in the analysis. This matter is discussed at length in the following paragraph.

Incidentally, the JNPT has also considered the cost of 4% of the proceeds (about the satisfactory level) towards the CFS facility for provision of additional equipment in case of any breakdown facility for downtime which is added to the cost.

- (iv). In the calculation of the capital cost of the equipment, in the case of Reach stackers, 3 tonne Forklifts and Tractor Trailers, after determining the number of equipment required to handle the traffic at the optimal level, has considered the ownership requirement of the above mentioned equipment on 50% ownership basis and the balance 50% will be on hire basis. The JNPT has adopted the approach of 50% ownership and 50% hire, reportedly to take care of the frequent fluctuations in the traffic at CFS. In fact, during the Office of the Secretary to the

JNPT has stressed the deployment of 50% of the requirement of the equipment on hire basis and 50% on ownership basis, based on a similar situation prevailing at other CFSs operating in and around JNPT. Relying on the position reported by the JNPT, out of the total requirement of Reach stackers, 3 tonne Forklifts and Tractor Trailers, 50% of the requirement is treated on hire basis and 50% on ownership basis.

- (v). After repeated requests, the JNPT in July 2013 has furnished the written down value of each of the equipment as on 31 March 2013 along with the number of each type of equipment, as given below:

Sl. No.	Type of Equipment	Nos.	Written Down Value as on 31.03.2013
1	Tractor Trailers	133	55139095
2	Reach stackers	10	106779338
3	3 tonne Fork Lift	12	6865557
4	10 tonne Fork Lift	1	1303247
5	Weighing scales	7	96147
6	Others (trolley, ramp/ basket)		1136587
	<b>TOTAL</b>		<b>171319971</b>

- (vi). The analysis of the cost and number of each type of equipment required to achieve the traffic at optimal capacity is discussed in the succeeding paragraphs.

(a). Reach Stacker:

(i). Considering that the General, Reefer and Hazardous containers would be handled by the Reach stackers at the container yard and Buffer yard and that it would require 4 moves per container and that each Reach stacker would achieve 15 moves per hour and taking into account the operation of the reach stacker for 24 hours and 365 days and at 70% utilisation, the JNPT has determined that the facility would require about 6 reach stackers. Thereafter, considering that 50% of the reach stackers would be purchased and the balance would be hired, the JNPT has taken into account the capital cost of 3 reach stackers. Further, the cost of an additional reach stacker has also been taken into account for downtime/ break down of the reach stackers.

(ii). The basis for considering an average of 4 moves per container has been explained in detail by JNPT and has been brought out in the factual position of the note. Since the basis furnished by JNPT appears to be logical, the position of average of 4 moves per container has been considered in the analysis.

(iii). With regard to 15 moves per hour, the JNPT has reported to have relied upon the technical specifications of reach stacker as ascertained from the suppliers of reach stackers and hence

- (iv). With regard to the productivity of the Reach stacker, it is relevant to mention here that incase of fixation of hire charges for the Reach Stacker procured by the New Mangalore Port Trust (NMPT) vide tariff Order no. TAMP/47/2007-NMPT dated 16 June 2010, a productivity level of 12 TEUs per hour has been considered, whereas, incase of the reach stacker of JNPT, as per the parameters considered by JNPT, it is seen that the productivity works out to about 7 TEUs per hour. In this regard, it is notable that, incase of NMPT, the Reach stacker was meant for usage in the core container handling operations at the berth, whereas as already explained by the JNPT, the arrangement of TEUs in the CFS yard, is in such a manner that it would take an average of 4 moves per container. Hence, the productivity of a Reach stacker at a CFS may not be comparable to the productivity of the Reach stacker at a container berth.
  - (v). Relying upon the position as brought out by the JNPT with regard to the parameters considered by it, it is seen that even taking into account the handling the additional number of General, Reefer and Hazardous containers arising due to increase in the traffic at optimal capacity, as discussed earlier, 6 number of reach stacker (rounded off) would be sufficient.
  - (vi). Further, for the reasons stated earlier, 50% of the requirement of the Reach Stackers are considered on ownership basis and 50% on hire basis.
  - (vii). In addition, for the reasons stated earlier, the cost of additional reach stacker required for downtime is considered in the analysis on ownership basis following the approach adopted by JNPT.
  - (viii). Since the tariff for the JNPT CFS is being fixed initially for a truncated period of 18 months, for the reasons explained in the later part of the analysis, the Gross value of each of the Reach Stacker furnished by the JNPT is considered as base to determine the average written down value of 4 number of Reach Stackers (being the 50% requirement of reach stackers on ownership basis plus an additional reach stacker for downtime) for the two years ending i.e. 31 March 2014 and 31 March 2015.
- (b). 10 tonne Forklift and 3 tonne Forklift:
- (i). The 10 tonne Fork lift is for handling of ODCs in the yard as well as in the warehouse and the 3 tonne Forklift is for usage in the various warehouses. Incase of the yard operations, the



JNPT has considered requirement of 2 moves per parcel and an achievement of 15 moves per hour.

- (ii). For the warehouse operation, considering the capacity of each type of warehouse as discussed earlier and the gross weight of each container at 14 tonne (reported to be based on industry standards), the JNPT has determined the quantum of cargo that would be de-stuffed at the various warehouses.

Further, considering the percentage of cargo to be handled at each type of warehouse and the average weight of the parcel at 6 tonne each, the JNPT has determined the number of parcels that would be handled by the Forklift.

Thereafter, considering the requirement of 2 moves per parcel and achievement of 15 moves per hour, the JNPT has determined the requirement of both Forklifts i.e. 3 tonne and 10 tonne at seven and one respectively. Further, considering that 50% of the 3 tonne forklifts would be purchased and the balance would be hired, the JNPT has taken into account the cost of acquisition of 4 forklifts.

- (iii). The basis for considering 2 moves per parcel incase of both 3 tonne forklift and 10 tonne forklift is reported to be based on the position that one move is required for stuffing and another move for de-stuffing. This position is relied upon.
- (iv). The basis for considering 15 moves per hour incase of both 3 tonne forklift and 10 tonne forklift is reported to be based on the information provided by the forklift provider and as per the industry standards.
- (v). As per the workings furnished by the port, the utilization of the one number of 10 tonne forklift at the various warehouses and at yard is seen to be very low at only around 10%. Likewise, the overall utilization of the seven number of 3 tonne Forklift at the warehouse is also seen to be around 33%. On a specific query with regard to under utilisation of both the equipment, though the JNPT admits to the low utilisation of the equipment, it is of the view that availability of both the type of Forklift will ensure hassle free and efficient warehouse operations. Also, the JNPT has stated that one number of 3 tonne forklift cannot serve multiple warehouses because it is very difficult to keep on moving it between warehouses.
- (vi). When a higher capacity 10 tonne forklift can be shuttled between the yard and the warehouses and also among the various warehouses, the constraints, if any, in making use of lower

capacity 3 tonne forklift only amongst the various warehouses remains unexplained. Therefore, based on the operational hours for the yard operations as well as the warehouse operations aggregating to 23080 hours per annum (after considering the increase in traffic at optimal capacity), it is seen that in total, 4 number of forklifts are sufficient to carry out the above operations at 70% utilisation.

Since the ODCs are also envisaged in the traffic and considering the position that 10 tonne forklift would be required to handle the ODCs, as per the opinion of JNPT, one number of 10 tonne forklift and 3 number of 3 tonne Forklift are considered.

- (vii). Further, for the reasons stated earlier, 50% of the requirement of the 3 tonne Forklifts are considered on ownership basis and 50% on hire basis.
- (viii). For the reasons stated earlier, the cost of an additional 3 tonne forklift towards downtime is considered on ownership basis in the analysis.
- (ix). Since the tariff for the JNPT CES is being fixed initially for a truncated period of 18 months, for the reasons explained in the later part of the analysis, the Gross value of each of the 10 tonne forklift and 3 tonne forklift as furnished by the JNPT is considered as base to determine the average written down value of 1 number of 10 tonne forklift and for 3 number of 3 tonne forklift (being the 50% requirement of 3 tonne forklift on ownership basis plus an additional forklift for downtime), for the two years ending i.e. 31 March 2014 and 31 March 2015.

(c). Empty Container Handler (ECH):

- (i). The ECH is for handling the import empty containers arising due to de-stuffing of cargo at the warehouses and yard, which constitutes around 20% of the import traffic at optimal capacity. The ECH is intended for handling the empty containers at the yard. The JNPT has stated that it would require 3.5 moves per TEU and that the ECH would achieve 15 moves per hour. Taking into account the operation of the ECH for 24 hours and 365 days and at 70% utilisation, the JNPT has determined that the facility would suffice with 1 number of ECH.
- (ii). The basis for considering an average of 3.5 moves per container has been explained in detail by JNPT and has been brought out in the factual position of the note. Since the basis furnished by JNPT appears to be logical, the position of average of 3.5 moves per container has been considered in the analysis.

- (iii). With regard to 15 moves per hour, the JNPT has reported to have relied upon the technical specifications as ascertained from the suppliers of ECH.
  - (iv). Relying upon the position as brought out by the JNPT with regard to the parameters considered by it, the deployment of one number of ECH is considered in the analysis.
  - (v). Since the tariff for the JNPT CFS is being fixed initially for a truncated period, for the reasons explained in the later part of the analysis, the Gross value of the ECH as furnished by the JNPT is considered as base to determine the average written down value of the for the two years ending i.e. 31 March 2014 and 31 March 2015.
- (d). Tractor Trailer:
- (i). Tractor Trailers are envisaged to be used for movement of containers between CFS and the port, transporting of containers for Onwheel stuffing and destuffing, for taking the containers for Scanning and for movement of empty containers between the CFS and the Empty Container Yard (ECY), which is reported to be situated at a distance of about 20 kms. from the JNPT CFS.
  - (ii). Considering the number of containers falling under each of the above mentioned category, time required for the round trip and the distance covered in each round trip and the effective working time of the Trailers at 18 hours per day, the JNPT has determined the requirement of the trailers at 149 numbers. Thereafter, considering that 50% of the trailers would be on ownership basis and the balance would be hire basis, the JNPT has taken into account the capital cost of 75 trailers. In addition, the capital cost of 8 trailers (being 10% of the requirement of trailers on ownership basis) has also been taken into account for downtime/ break down of the trailers.
  - (iii). While calculating the time required for the round trip of movement of trailer from CFS to port and from CFS to ECY, the JNPT has factored the time required for loading, unloading of container, time required for the formalities, travel time etc. The JNPT has also included the additional time required for waiting at port gate due to congestion and waiting time arising due to road congestion.

With regard to factoring additional time required for the trailers due to congestion at the port gate and at road, it is relevant to mention here that it is a known position that congestion does exist in and around JNPT and as the trailers get stuck in the congestion and not available quickly for the

subsequent operation, there is an increase in the requirement of trailers for the CFS operation. During the Officer level meeting, the JNPT has stated that this would not be a permanent phenomenon as they have already initiated steps to ease congestion, which would in future, lead to quick availability of trailers for the subsequent operations.

For the reasons given above and since the tariff for the JNPT CFS is being fixed initially for a truncated period, for the reasons explained in the later part of the analysis, the additional time required for the trailers due to congestion in road and at the port gate is considered tentatively in the current analysis relying upon the time estimate, as given by the port. However, JNPT is advised to expedite its initiative and ease congestion, before the next review of tariff of CFS.

- (iv). Further, it may be recalled that while passing the Order dated 30 December 2009 in respect of the JNPT CFS, this Authority noted that the Shipping Lines recover charges from the consignees under some other fees recoverable by them and therefore, if the cost of transportation of the empty containers after de-stuffing at the CFS is included as part of CFS charges, then the consignee would pay twice for the same services. Therefore, this Authority, as mentioned in the said Order, was not inclined to recognize such incidence of expenses arising from unfair trade practice.

In this connection, the JNPT in its proposal under reference has factored in the capital cost as well as the operating cost of the trailers for the movement of empty containers from the CFS to the ECY. Though the JNPT is aware of the stand taken by this Authority in December 2009 in this regard, the JNPT in its proposal under reference has not brought out changes in the procedure of levy, if any, effected by it, which would ensure that the users would not be required to pay twice for the same services. Therefore, this Authority has not factored the capital cost as well as the operating cost of the trailers related to the movement of empty containers from the CFS to the ECY. Accordingly, the rate prescribed at serial no.(i) under "Handling and Transport operation" in Chapter-2 does not include the rate for transportation of empty containers from JNPT CFS to empty container yard. The relevant provision in the Scale of Rates has been suitably modified to reflect this position.

- (v). Owing to the changes effected, as mentioned above, the requirement of trailers works out to 149. Though the JNPT has also determined the requirement of trailers at 149 (75 nos. on

ownership and 74 nos. on hire), it is to be seen that the number of trailers worked out by us takes into account the trailers required for handling the additional containers arising due to increase in the traffic at optimal capacity, as discussed earlier.

- (vi). Further, for the reasons stated earlier, 50% of the requirement of trailers is considered on ownership basis and 50% of the requirement on hire basis.
- (vii). As stated earlier, in addition to the number of trailers required to carry out the operation, the JNPT has also considered the capital cost of 8 trailers towards downtime/ break down of the trailers. For the reasons stated earlier, the same is considered in the analysis.
- (viii). Since the tariff for the JNPT CFS is being fixed initially for a truncated period, for the reasons explained in the later part of the analysis, the Gross value of each of the Tractor Trailer as furnished by the JNPT is considered as base to determine the average written down value of 83 number of trailers (being 50% of the requirement of trailers on ownership basis, for the reasons stated earlier plus the additional trailers for downtime), for the two years ending i.e. 31 March 2014 and 31 March 2015.
- (e). The number of equipment as assessed by the JNPT and as considered by us is tabulated below:

Type of Equipment	Assessed by JNPT				Considered by us			
	Ownership	Hire	Downtime	Total	Ownership	Hire	Downtime	Total
Reach Stacker	3	3	1	7	3	3	1	7
10 tonne Forklift	1	0	0	1	1	0	0	1
3 tonne Forklift	4	4	1	9	2	1	1	4
Empty Container Handler	1	0	0	1	1	0	0	1
Tractor Trailer	75	74	8	157	75	74	8	157

- (f). The JNPT has considered the capital cost of Other equipment viz., trolley, Ramps, weighing scales etc. at ₹15 lakhs in its calculations. Since the tariff for the JNPT CFS is being fixed initially for a truncated period, for the reasons explained in the later part of the analysis, the Gross value of each of trolley, Ramps, weighing scales etc. as furnished by the JNPT is considered as base to determine the average written down value of the said other equipment for the two years ending i.e. 31 March 2014 and 31 March 2015.
- (g). Under the Equipment cost, the JNPT has also considered the cost of 60 tonne electronic weighbridge, Diesel Generator Set, Office equipment, Furniture & fixtures and IT systems (software & hardware).

The JNPT has not furnished the written down value of the above mentioned assets as on 31 March 2013. Considering that the said assets are basic requirement for the port operations, the reason for not furnishing the written down value of the said assets remain unexplained. Further, inspite of a specific request to furnish documentary evidence in support of cost of assets, the JNPT has not furnished the same. Since the value of these assets constitute an insignificant portion of the total asset base of the JNPT CFS, the cost of the said assets are considered as given by JNPT. The JNPT is, however, advised to furnish the written down value of the said assets during the next review of tariff of JNPT CFS.

(xi). Operating costs:

(a). Salary, Wages and Allowances:

- (i) The cost under this head of expenditure includes the wage cost of the contract labour deployed for operation of equipment deployed at the facility i.e. Reach stackers, 10 tonne and 3 tonne Forklifts, Trailers, Empty container handler. It also includes the cost of additional labour used incase of the Reefer containers, operating and direct labour in respect of the CFS and the Buffer yard like surveyors, supervisors, clerks, security guards, electrician, carpenter etc. and also includes the warehouse labour.
- (ii). Incase of the wage cost of the contract labour deployed for operation of the various equipment as listed above, the JNPT has considered the cost of operators, cleaners, engineers, mechanics and other labourers who would be directly involved in the operation of the said equipment.

Incase of operators and cleaners for each of the equipment, the cost has been calculated by JNPT for 1 no. of operator and cleaner per shift per equipment for three shifts. Incase of Engineer, Mechanic, Welder, Helper, Electrician and Tyrewala etc, the cost has been calculated based on the deployment of 1 no. of each of them per shift per equipment for two shifts on the ground that the requirement of the above said labour depends on the extent to which the equipment needs repair/ maintenance. Hence, the JNPT has considered no labour for the third shift.

The comments of the BOHAA that the manpower cost estimated by the JNPT for 3 shifts is incorrect is with reference to operation of CFS from 12.00 a.m. to maximum 10.00 p.m. In this regard, it has to be kept in view that the comments of the BOHAA regarding the working hours is with reference to the present service provider at the JNPT CFS whereas the manpower cost estimated by JNPT is for the operation of the facility for the traffic at optimal level at 70% utilization. Further, JNPT has considered that the CFS may receive containers at any point of time and the containers cannot be refused entry into the CFS. In order to render service to the containers received at any point of time, the labour and equipment should be made available throughout the day in all shifts at the CFS, as contended by JNPT. It is noteworthy that the entire complement of labour required for the operation of the equipment is not considered in the third shift and it is only the wages of the operator and cleaner of the equipment in the third shift that have been built into the costs. Also, it is to be noted that the JNPT may not be in a position to ignore the customs notification reportedly

requiring the JNPT CFS to be functional in the second and third shift also.

Based on the justification and independent analysis furnished by the JNPT for deployment of labour in the operation of second and third shift, wherever applicable, to handle the traffic at the optimal level, the manpower cost for deployment of contract labour is considered, subject to modification made in the number of contract labour arising due to change in the number of equipment as discussed in the earlier paragraphs.

- (iii). With regard to the cost of additional labour required incase of the Reefer containers, the JNPT has considered the cost in respect of one number of Surveyor/ Mechanic each in two shifts and two number of Electrician each in all the three shifts. Based on the justification and independent analysis furnished by the JNPT for deployment of labour in the operation of second and third shift, wherever applicable, to handle the traffic at the optimal level, as explained earlier, the additional manpower cost incase of Reefer containers is also considered.
- (iv). With regard to cost of each type of contract labour required, the port has furnished the copy of the Quotation from a Manpower Supplier Agency, which reflects the rate for supply of each type of Labour. The document furnished by the port in this regard is relied upon in the analysis.
- (v). With regard to the cost of the operating and the direct labour deployed at the CFS and the Buffer yard including the warehouse labour, it is to be first of all noted that this category of labour is in addition to the contract labour. As explained earlier, the contract labour is for operation of the various equipment whereas the operating and direct labour manpower is for operation of the CFS and the Buffer yard including the warehouse and is of permanent in nature.

It is noteworthy that as reported by the JNPT, the said manpower is the permanent labour which was handed over to the current operator at the beginning of his contract and who would have to be employed and paid wages irrespective of whoever operates the CFS. In other words, this permanent manpower is necessarily to be in the rolls of the CFS operator in terms of the agreement between the JNPT and the CFS operator, irrespective of the level of traffic handled at the CFS.

Therefore, the cost of the around 660 number of manpower (including 240 number of warehouse labour) built in by the JNPT is recognized, keeping in view the contractual obligation inspite of it not being based on any specific assessment with reference to the traffic at optimal capacity.

Further, the cost of such manpower is reported to be governed by a Memorandum of Settlement with the Workers Union for a period of 3 years ending 30 June 2013. The document furnished by the port in this regard is relied upon in the analysis. In this regard, it is relevant to mention here that while disposing the general revision proposal of CCTPL in the year 2012, the wage cost arising due to the CCTPL entering into a Long Term Settlement with the union of employees, was recognized.

(b). **Electricity costs:**

- (i). The electricity cost has been calculated by JNPT by considering the units of consumption in respect of Reefer containers, 60 tonne weigh bridge and other purposes and by considering the unit cost of electricity at ₹11.83.
- (ii). Taking into account the power consumption of 3.6 units per hour per Reefer container and considering the consumption for 24 hours for 8.75 days, being the dwell time of containers in the container yard, the JNPT has determined the utilization hours per annum in respect of the Reefer containers handled in the container yard. Similarly, for calculating the utilization hours of the Reefer containers handled in the buffer yard, the JNPT has considered the dwell time of containers in the buffer yard at 4.5 days and has kept the other two parameters the same.

The electricity consumption of 3.6 units per Reefer containers per hour is reported to be based on industry standards and the said power consumption is supported by documentary evidence.

The electricity consumption for the additional number of Reefer containers arising due to increase in the traffic at the optimal capacity, as discussed earlier, has been factored.

- (iii). Based on the power consumption of 2100 units per month relied upon in the Order No.TAMP/39/2010—MBPT dated 2 May 2011 relating to the disposal of the proposal filed by Buthello Travels for fixation of tariff for two 60 tonne electronic weighbridges installed in Mumbai Port Trust (MBPT) Docks, the electricity consumption of 2.90 units per hour for 24 hours and for 30 days, incase of electronic Weigh Bridge has been considered by the JNPT in the proposal in reference

In this regard, it is relevant to mention here that in the case of fixation of tariff for the weighbridge installed at MBPT, in the absence of any exclusive consumption norms prescribed in the guidelines for weighbridge, the power consumption assumed by the operator had been considered. The consideration of power consumption for Weigh Bridge by JNPT has no other basis except for the precedence available that it has been considered incase of Buthello Travels. Nevertheless, in the absence of any other relevant information, the power consumption of 2100 units per month in respect of the weigh bridge, as considered in the case of MBPT, is relied upon in this analysis also.

- (iv). The JNPT has considered 61680 units of power consumption per month towards administrative building, yard lightings, warehouse lightings and for all electricity consumption other than for reefers and electronic weighbridge, under the head 'Others'. The consumption of 61680 units of power is reported to be based on the actual consumption at the JNPT CFS for the above mentioned purposes. This position, is therefore, relied upon in the analysis.
- (v). In support of the unit cost of electricity of ₹11.83 considered by JNPT in its calculation, the JNPT has furnished documentary evidence for the unit cost at ₹15.83. In response to a query in this regard, the JNPT has stated that though the port may have to pay charges at a higher rate to the Electricity Board, it has considered the per unit electricity charges at the normative level as per present MSEB norms applicable to industrial consumers. Hence,



the unit cost of electricity of ₹11.83 considered by JNPT in its calculation is considered in the analysis also.

(c). Fuel Expenses:

- (i). The Fuel expenses have been considered by the JNPT in respect of the Reach stackers, 75 tonne cranes, 35 tonnes cranes, 15 tonne cranes, 10 tonne forklift, 3 tonne forklift, Empty container handler, Tractor trailers, Motor Cars and Genset.
- (ii). In the calculation of the diesel cost, the JNPT has considered the cost of diesel at ₹46 per litre. The rate has been updated to ₹57.61 per litre, based on the prevailing rate of diesel.
- (iii). Before we proceed with the analysis of the fuel costs, it is relevant to mention here that as stated above, the fuel charges include the cost of fuel for operation of the 75 tonne crane, 35 tonne crane and 15 tonne crane also. It is seen that the JNPT has envisaged hiring of 1 number of each of the above mentioned crane. As seen from the workings furnished by the port, the 75 tonne crane is envisaged for handling the ODCs and the 35 tonne crane and the 15 tonne crane are envisaged for handling of ODCs as well as OT containers. Further, from the workings furnished by the JNPT, it is seen that the utilization of each of the above mentioned equipment has been assessed by JNPT at around 13%, 11% and 4% respectively. Given that the utilization of each of the above equipment envisaged to be taken on hire is seen to be very low, there does not appear to be any justification to envisage hire of all the three different types of cranes.

Based on the operational hours of each type of crane required to handle the ODCs and the OT containers, (after considering the increase in traffic at optimal capacity), it is seen that in total, 1 number of crane is sufficient to handle the ODCs and the OT containers at 70% utilisation.

Handling of OT containers by the 75 tonne crane has not been envisaged by the JNPT. Therefore, the 35 tonne crane, which has been envisaged to handle both ODCs and the OT is considered in the analysis. This has been done after taking into account the number of containers that are otherwise envisaged to be handled by the 75 tonne crane and the 15 tonne crane by the JNPT. Since the 35 tonne crane is envisaged to handle ODCs also, non-consideration of 75 tonne crane (which is exclusively envisaged to handle ODCs only) in the fleet of equipment, would not put JNPT at an operational disadvantageous position. Accordingly, hire of only the 35 tonne crane is considered in the analysis.

- (iv). Considering the annual operational hours of the Reach stackers, as discussed earlier, and a consumption of 20 litres per hour per Reach stacker, the JNPT has determined the fuel cost of the Reach stackers. The consumption of 20 litres per hour is reported to be based on the consumption of 18 litres per hour considered in the Order no. TAMP/47/2007-NMPT dated 16 June 2010 disposing of the proposal received from the New Mangalore Port Trust (NMPT) for fixation of tariff for the Reach Stacker procured by the port. In the said Order, based on the judgment of the NMPT, the fuel consumption of 18 litres per hour was relied upon. Now, in the case in reference, the JNPT has quoted the said Order so as to adopt a fuel consumption of 20 litres per hour. However, going by the fuel consumption considered in the case of

NMPT, the same is considered as the fuel consumption of the Reach stacker in the case of JNPT CFS also, since the reason for considering fuel consumption at a higher level of 20 litres per hour remains unexplained.

- (v). The JNPT in its proposal has sought fuel expenses in respect of the 35 tonne crane. However, from the copy of the document furnished by the JNPT in support of the hire charges of the 35 tonne crane, it is seen that the hire charges are inclusive of the fuel charges also. Therefore, no justification is found to consider fuel charges separately for the operation of the 35 tonne crane.
- (vi). Incase of 10 tonne forklifts and 3 tonne forklifts, considering the annual operational hours of the two types of forklifts, as discussed in the earlier paragraphs, and a consumption of 8 litres per hour and 5 litres per hour respectively for each of the above mentioned Forklifts, the JNPT has determined the fuel cost relating to the 10 tonne forklifts and 3 tonne forklifts. The fuel consumption of each type of the forklift as mentioned above is reported to be based the discussions with equipment manufacturer and as per the efficiency parameters prevailing in the industry.

Further, the JNPT has sought to justify the fuel consumption of 8 litres per hour for a 10 tonne forklift by stating that the upfront tariff guidelines of 2008 prescribe the norm of fuel consumption of 10 litres per hour incase of a 10 tonne forklift deployed in a multipurpose cargo berth. Similarly, the fuel consumption of 5 litres per hour for a 3 tonne forklift has been sought to be justified by stating that the upfront tariff guidelines of 2008 prescribe the norm of fuel consumption of 7 litres per hour incase of a 5 tonne forklift deployed in a multipurpose cargo berth. The fuel consumption considered by the JNPT does not match with the norms of the upfront guidelines quoted by the JNPT. In any case, based on the position reported by the JNPT that the fuel consumption considered by it is as per the industry standards, the same is relied upon in the analysis.

- (vii). Considering the annual operational hours of the Empty container handler, as discussed in an earlier paragraphs, and a consumption of 12 litres per hour, the JNPT has determined the fuel cost relating to the Empty container handler. The fuel consumption of the handler is reported to be based on discussions with the equipment provider and as per the product guide, which is relied upon in the analysis.
- (viii). In respect of the fuel consumption of the tractor trailers, the JNPT has determined the fuel cost based on the activities rendered by the tractor trailers viz. CFS to port movement, CFS to empty container yard and Container scanning.

Considering the annual operating hours in respect of each of the activity as mentioned above and based on the fuel consumption of 5 litres per hour per trailer, the JNPT has determined the fuel consumption in respect of the trailers. With regard to the fuel consumption, the JNPT has worked out the fuel consumption of the trailers based on three scenarios viz. minimum fuel consumption, maximum fuel consumption and average fuel consumption and considered the average fuel consumption at 5 litres per hour. The same is considered in the analysis, since the average figure irons out the extremes.

For the reasons stated earlier for not considering the capital cost as well as the operating cost of the trailers for the movement of empty containers from the CFS to the ECY, the fuel cost in respect of the said movement has not been considered in the analysis.

- (ix). In respect of motor cars, the fuel cost has been considered for a fleet of five cars, as discussed earlier, at the rate of ₹5000 per month per car. This is reported to be based on the assumed value for general day to day use and operation of CFS, by JNPT. This position is relied upon in the analysis.
- (x). Based on the past experience usage of genset for 60 hours in a month and considering a fuel consumption of 90 litres per hour, the JNPT has determined the fuel consumption of genset. The consumption of 90 litres per hour, which is reported to be based on technical specifications of the Model as obtained by the JNPT from the equipment manufacturer, is relied upon in the analysis.
- (d). Repairs and Maintenance.
  - (i). Incase of equipment like Reachstacker, 10 tonne forklift, 3 tonne forklift, Empty container handler, Tractor trailers, 60 Tonnes electronic weighbridge, Genset and Other equipment, the JNPT has considered the repairs and maintenance cost at 2% of the gross value of the assets. Incase of Office equipment and furniture and fixtures, the repairs and maintenance cost has been considered at 15% of the gross value of assets. Incase of civil works, 1% of the net value of the civil assets has been considered.
  - (ii). The approach adopted by the JNPT in respect of estimating the repairs and maintenance on civil assets at 1% of the net value is considered in the analysis, as it is in line with the approach (1% of the value of civil assets added to the gross block in the year) adopted by us in moderating the estimates of the repairs and maintenance cost, at the time of disposal of the general revision cases of the major port trusts and private terminals operating thereat.

However, in respect of the equipment, consideration of the gross value of the equipment for determining the capital costs, has been done away with, as explained earlier and therefore, the question of considering repairs and maintenance cost at 2% on the gross value does not arise. Therefore, the repairs and maintenance cost on the equipment is considered at 2% of the net value of assets, in line with the approach adopted by the JNPT to determine the repairs and maintenance in respect of civil assets on the net value. Infact, at the time of disposal of the general revision cases of the major port trusts and the private terminals thereat, the repairs and maintenance cost is estimated incase of all the assets except the civil assets, at 2% of the value of assets added to the gross block during the year.

No justification has been furnished by the JNPT for claiming the additional percentage of repairs and maintenance at 15% of the gross value of the Office equipment and furniture and fixtures. Therefore, it is also treated at par with other equipment (as done while disposing the general revision cases) and repairs and maintenance cost is allowed on the Office equipment and furniture

and fixtures at 2% of the net value of the assets considered by us in the analysis.

- (iii). Under the repairs and maintenance cost, the JNPT has also included the annual replacement cost of tyres incase of Reach stackers and Tractor Trailers. In this regard, it is relevant to mention here that at the time of disposal of the general revision cases of the major port trusts, the actual repair and maintenance of the previous year is taken as base and escalated by the applicable escalation factor to estimate the repairs and maintenance cost for the future years. Further, 1% in respect of civil assets and 2% in respect of other assets is allowed to cover the repairs and maintenance on the additions to the civil assets and other assets to the gross block of assets during the year. The said percentage is expected to meet all the repairs and maintenance in respect of the assets. Further, the JNPT has not furnished any document to support its justification for incurring an expenditure towards replacement of tyres of Reach stackers and Trailers. Therefore, the same is not considered in the analysis.

- (e). Insurance cost:  
The JNPT has considered the insurance cost at 1% of the gross value of the equipment, office furniture and civil assets, reportedly based on the upfront tariff guidelines of 2008. However, for the reasons cited in the earlier paragraphs, consideration of the gross value of the equipment for determining the capital costs, has been done away with. Further, consideration of insurance cost on gross value is applicable only in respect of the upfront cases. Since, the fixation of tariff for the JNPT CFS follows the tariff guidelines of 2005, the question of considering insurance cost on the gross value does not arise. Therefore, the insurance cost is considered at 1% of the net value of assets.

- (f). Lease Rent:

Lease rentals have been determined by the JNPT for an area of 243796 sq. mtrs. of land at the rate of ₹21.83 per sq. mtr per month, for a period of 12 months.

The area of 243796 sq. mtrs. is arrived at by JNPT, after excluding the area of 17471 sq. mtrs. of Non CFS area relating to Long standing shed & surrounding area, from the total container yard area and the buffer yard area of 261267 sq. mtrs. As brought out above, the said area cannot be used for storage of other container cargo coming to the CFS, as reported by the JNPT. Hence, the JNPT has rightly excluded the said area in the lease rental calculation.

The rate of lease rental of ₹21.83 per sq. mtr is reported to be the lease rental for the year 2011-12. This rate is, therefore, updated by 2% escalation per annum following the stipulation contained in the Land Policy Guidelines of 2010 for each of the years 2012-13 and 2013-14. The rate, thus works out to ₹ 22.71 per sq. mtr. per month, which is considered in the analysis. Accordingly, the lease rentals have been worked out at ₹6.64 crores instead of ₹6.39 crores reported by the JNPT.

- (g). Water charges:  
The said charges have been estimated by the JNPT based on the consumption pattern observed for last one year and by considering Water Charges as per the TAMP approved rates. This position is relied upon in the analysis.

(h). **R.T.O Tax:**  
The JNPT has determined the annual RTO Tax in respect of each of the equipment viz., Reach Stacker, Tractor trailer, 3 tonne forklift, 10 tonne forklift and Empty container handler. The annual RTO Tax in respect of Reach Stacker is ₹40000/-, Tractor trailer at ₹33750/-, 3 tonne forklift at ₹2100/-, 10 tonne forklift at ₹6100/- and Empty container handler at ₹8500/-. The JNPT has furnished receipts with reference to payment of Road tax in respect of some of the equipment. This position has been relied upon. The increase in the number of equipment considered, as discussed earlier, has also been factored in the calculation of RTO tax.

(i). **Hire charges:**  
The hire charges is considered in respect of Reach Stackers, 3 tonne Forklifts and Tractor Trailers. In respect of cranes, for the reasons cited in the earlier paragraphs, the hire charges is considered only in respect of the 35 tonne crane. In other words, hire charge is not considered in respect of the 75 tonne crane and 15 tonne crane, as claimed by the JNPT.

As per the documentary evidence furnished by the JNPT in support of the hire charges of the Reach Stackers, 3 tonne Forklifts and 35 tonne crane, it is seen that the document reflects a hire charge of ₹1000000/- (exclusive of fuel), ₹110000/- (inclusive of fuel) and ₹165000/- (inclusive of fuel) per month. The same is relied upon in the analysis.

The JNPT has not furnished the documentary evidence in support of the hire charges of the Tractor Trailers. In the absence of requisite details, the same is considered as furnished by the JNPT.

(j). **Depreciation:**  
With regard to the calculation of depreciation, the JNPT has confirmed that the depreciation has been calculated as per the tariff guidelines of 2005. From the details furnished by the JNPT, it is seen that the JNPT has adopted the rates for depreciation of the various assets at the CFS as per the Straight Line Method as prescribed in the Companies Act. The approach adopted for calculation of amount of depreciation for each of the equipment as considered by the JNPT based on the purchase cost of the asset, is considered as base, subject to effecting changes in the depreciation in consonance with the number of equipment considered in the analysis, as discussed earlier.

(k). **General Overheads:**  
The JNPT has stated to have considered the cost of Management and Administrative staff as "General Overheads". As per the details furnished by the JNPT, though the annual salary of management and administrative staff works out to around ₹6.30 crores, the JNPT has considered the General Overheads at around ₹4 crores. In reply to a query in this regard, the JNPT has sought to clarify that in the absence of a guideline available for estimating the said expenses for a CFS, it has considered the amount at 5% of the gross fixed assets. This approach is reported to be similar to the norm prescribed in the upfront tariff guidelines of 2008 for 'other expenses' incase of container terminals, where 15% of Gross Fixed Assets is prescribed towards 'other expenses' incase of container terminals with capacity less than 0.5 million TEUs and 10% of Gross Fixed Assets is prescribed incase of container terminals with capacity more than 0.5 million TEUs. Though the estimation of the 'Other Expenses' is on the gross values of the assets, the amount so estimated is considered without any change relying on the judgment of the JNPT in this regard.

- (xii) The JNPT has assessed the Working capital as negative figure. This has been analysed based on one month cash operating expenses less Current Liabilities. Since the figure of Current Liabilities has been worked out by one month's turnover level as compared to the cash balance, it works out to be negative figure. It is estimated by JNPT. Based on the approach adopted by the Authority, the current liability is considered as one month operating expenses inclusive of depreciation. The cash balance is worked out at one month's cash operating expenses excluding depreciation. Since the working capital (current assets less current liability) works out to a negative figure, it is considered as Nil in the present case.
- (xiii) Return on capital employed is allowed at the rate of 16% on the net value of the assets.
- (xiv) Subject to the above changes, the Annual Revenue Requirement computed on the operating cost and the return on the capital employed works out to Rs. 100.00 crores as against the Annual Revenue Requirement of Rs. 26.00 crores estimated by the JNPT.
- (xv) Subject to the changes as mentioned in the preceding paragraphs, a detailed cost statement is attached as Annex-(a). The allocation of the estimated Annual Revenue Requirement among various services following the approach adopted by JNPT is attached as Annex-(b).
- (xvi) During the proceedings of the case in reference, it has come to light from the submissions made by JNPT that actual traffic of 133282 TEUs and 131144 TEUs have been handled at the JNPT CFS during the calendar year 2011 and 2012 respectively. As per the figures furnished by the JNPT for the period from January 2012 to October 2012, the TEUs handled for the year 2012 projections are worked out to 139552 TEUs. It will be seen that the actual traffic is well below the level of the assessed optimal capacity. This shows that the JNPT CFS is grossly underutilized.
- (xvii) Clause 7.2 of the tariff guidelines of March 2005, which stipulates a methodology for a common user facility does not specify any particular tariff fixing methodology. However, since Clause 7.2 is only part of the entire tariff guidelines of 2005, the cost plus regime of tariff fixation as prescribed in the tariff guidelines of 2005, for 2005 would apply in those cases also, which are covered by Clause 7.2 of the tariff guidelines of 2005.
- (xviii) In cost plus approach, tariffs are fixed based on realistic estimates of the tariff cycle, estimates being framed for the said tariff cycle based on the conditions of the previous tariff cycle. In the case of JNPT CFS, this Authority held that the order dated 30 December 2009 may not be reasonable to rely on for the purpose of operations and capital cost of the JNPT CFS for the tariff cycle commencing from the said order dated 30 December 2009. Therefore, the Authority has undertaken to assess the operating cost based on the normative operating costs based on the traffic estimates, based on the traffic for the period January to October 2012 as given by JNPT and the rate of inflation for the two months i.e. November and December 2012.
- (xix) It may be recalled that while estimating the tariffs in respect of Gateway Terminus India Private Limited (GTPI) and Indian Overseas International Private Limited (IOIPL) in the tariff fixing exercise, the normative operating cost growth of about 3% in the traffic had been estimated. Following the same approach, the traffic at the JNPT CFS is also estimated by assuming the same growth of 3% over the financial year 2012-13.
- (xx) It is noteworthy that the tariff by the JNPT CFS is based on the normative operating costs and the normative rate for the same, which is based on the

Though the JNPT has determined the normative operating costs and the normative capital costs independently and in a scientific manner, the efficacy of the parameters and norms adopted by the JNPT in its calculations may have to be tested before deciding to continue with the said approach for determination of the tariff in future. By the time the Order passed in this case comes into effect, it may be around October 2013. Therefore, the remaining six months period in the current financial year 2013-14 (October to March 2013) may not be sufficient enough to test the efficacy of the parameters and norms adopted by the JNPT. Therefore, it is felt appropriate to fix the tariff for the JNPT CFS initially for a truncated period of 18 months from October 2013 to March 2015, so that sufficient data of actual operation obtaining at the JNPT CFS will be available, to test the efficacy of the parameters and norms now adopted by the JNPT in the tariff determination.

(xxi). The approach adopted by the JNPT in determining the tariff for the traffic at the optimal capacity based on the normative operating costs and the normative capital costs have been followed for determining the tariff for the traffic assessed for the years 2013-14 and 2014-15 based on the actuals/ estimates for the year 2012-13, subject to the modifications as discussed below:

(a). The BCHAA during the proceedings has mentioned that the JNPT CFS operates for 12 hours from 10 am to 10 pm, which has not been denied by the JNPT. Considering that it may not be appropriate to consider the salary and wage cost of the labour for 1.5 shifts, as the labour may have to be paid for the entire shift, the cost of salary and wages of the labour has been considered for 2 shifts.

(b). Since the estimated operating expenses for the year 2013-14 is based on the certain norms and parameters assumed by the JNPT and are not actual expenditure, no escalation on the estimated expenditure for the year 2013-14 is applied for estimating the expenses for the year 2014-15.

(c). The component of the cost of Equipment forming part of the Capital Employed, has been determined by considering the written down value of each of the equipment as of the year 2013-14 and 2014-15.

(d). Clause 2.9.10 of the tariff guidelines of 2005 requires to allow return linking it to the utilisation factor of the capacity of the facility, as assessed. Considering the traffic estimates for the year 2013-14 and 2014-15 at 144816 TEUs and 149161 TEUs respectively, and the capacity of the facility as assessed at 267679 TEUs, the capacity utilization works out to 54.10% and 55.72% respectively. Since, the capacity utilisation is less than 60%, the return is pro-rated and allowed at 14.43% and 14.86% respectively for the years 2013-14 and 2014-15.

(xxii). Subject to above, the revenue requirement works out to ₹61.16 crores and ₹59.97 crores for the years 2013-14 and 2014-15 respectively. Thus, the revenue requirement for the truncated period from October 2013 to March 2015 proportionately works out to ₹90.55 crores. The cost statement in this regard, is attached as Annex-II (a). The allocation of the Annual Revenue Requirement as assessed in this traffic approach among various services, follows the approach adopted by JNPT, is attached as Annex-II (b) and II (c) for the years 2013-14 and 2014-15 respectively.

(xxiii). Based on the position that the tariff for the JNPT CFS is prescribed for a truncated period of 18 months only, as discussed earlier, the annual revenue requirement based on the traffic for the optimal capacity is also updated proportionately to reflect the position for the period of 18 months. This updated revenue requirement for the period of 18 months works out to ₹142.68 crores. Though the revenue requirement assessed for operating the facility at traffic at optimal capacity is

higher as compared to the revenue requirement calculated for the estimated traffic based on actuals at ₹90.55 crores, it has to be kept in view that in case of optimal capacity, the revenue requirement gets spread over a wider base of traffic as compared to the traffic estimated based on actuals. This is due to the reason that the facility is grossly underutilized, thereby leading to the fixed costs being borne by traffic at lower level. The proposal filed by the JNPT is based on traffic at optimal capacity of the facility. The tariff proceedings are conducted based on the proposal so filed by JNPT. The users / user organisations present in the meeting convened by JNPT on 12 April 2013 have unanimously endorsed the approach followed by JNPT in the proposal for determination of tariff. It is noteworthy that the approach followed by JNPT for fixation of tariff on the basis of traffic at optimal capacity of the facility is in line with the approach adopted by other major port trusts in the country for fixation of tariff for Harbour Mobile Cranes (HMCs) under Clause 7.2 of the tariff guidelines of 2005 and accepted by this Authority. Though the revenue requirement for 18 months based on the estimated traffic of ₹90.55 crores is lower than the revenue requirement of ₹142.68 crores as per traffic at optimal capacity, the unit rates worked out for the estimated traffic is seen to be higher as compared to the unit rates worked out for the traffic at optimal capacity. That being so, this Authority is not inclined to burden the users with the costs of underutilization of the facility. The JNPT is advised to take necessary steps to put the facility at optimal utilisation. Based on the above position, the tariff for the JNPT CFS facility is prescribed for the traffic at optimal capacity, for the present.

- (xxiv). Considering the annual revenue requirement that has to be earned for the various services rendered at the CFS and the BY, the JNPT has allocated the cost of operation including the Return on capital employed among various services like Handling, Storage and Miscellaneous, as listed below:

- (a). Handling services like CFS destuffing, Factory destuffing, Stuffing Export container, Stacking Factory stuffed containers, Destuffing (at request of consignee/ shipping agents), Shifting for washing/ cleaning and stacking it back, Cargo handling charges, Reworking charges, Transportation for Container Scanning.
- (b). Storage services like storage of containers in CFS Yard, Storage of containers in Buffer Yard, Storage of cargo in import and bonded warehouse and Storage of cargo in export warehouse.
- (c). Miscellaneous services like Weighment on weighbridge and Reefer plugging etc.

The costs and return have been allocated by JNPT among various services based on certain parameters like equipment, area etc., which is relied upon. Accordingly, the JNPT has drawn up the rate for each of the service, as listed above. Based on the approach adopted by the JNPT, the rates for each of the above mentioned services have been calculated with reference to the modified revenue requirement.

Under the existing arrangement, rates are not prescribed for full-fledged Buffer Yard operations. The cost of operation and capital costs considered by JNPT in estimation of its revenue requirement takes into account the cost related to carrying out operations at the Buffer Yard. Accordingly, it has proposed rates for Buffer Yard operations. Recognising that the Revenue Requirement estimated by JNPT takes into account the Revenue required for rendering services at the Buffer Yard and keeping in view that there is no objection from the users in this regard, this Authority approves the rates for the Buffer Yard based on the modified Revenue Requirement.

- (xxv). The BCHAA has stated that the services provided at the JNPT CFS are not upto the mark. In this regard, the JNPT is advised to ensure that the performance standards as considered by the JNPT in determination of tariff for the traffic at the optimal capacity are adhered to.
- (xxvi). The INSA in its comments on the proposal, inter alia, has requested this Authority to include a provision in the tariff Order against misuse of the CFS resources for activities that are not its normal activities. We do not have the benefit of views of the JNPT in this regard, though a copy of the INSA comments was forwarded to the JNPT. Subject to the correctness of the comments of the INSA, the JNPT is



**advised to take necessary steps as per the Licence agreement entered into by it with the concerned service provider to stop misuse, if any, of the CFS resources.**

- (xxvii). The definitions for the terms like 'Reefer containers', 'Hazardous Container' and 'Over dimensional container' prescribed in the proposed Scale of Rates of the JNPT CFS are same as the definitions for the similar terms prescribed in the Scale of Rates of JNPT and hence, is approved.
- (xxviii). The definitions for the terms like 'Free period', 'Demurrage', 'Full Container Load (FCL)', 'Less than a Container Load (LCL)', 'TEU' and 'Back to Town Cargo' in the proposed Scale of Rates of the JNPT CFS are same as the definitions for the similar terms prescribed in the Scale of Rates of other major port trusts/ private terminals and hence, is approved.
- (xxix). The definitions for the terms 'Container Freight Station (CFS)' and Buffer Yard (BY)' gives reference to the CFS and the BY of the JNPT and the respective address, which is approved.
- (xxx). The general terms and conditions proposed by the JNPT in the proposed Scale of Rates like Containers less than and upto 20 feet in length to be reckoned as one TEU, Handling and storage charges for containers more than 20' in length and upto 40' in length to be 150 per cent and 200 per cent of the charges applicable to containers upto 20' in length, Handling and storage charges for container more than 40' length to be 200 per cent and 300 per cent of the charges applicable to containers upto 20' in length, charging of Over dimensional containers at twice the rate applicable to containers upto 20' in length, Hazardous containers to attract 1.25 times the normal applicable charges, consignee not liable for payment of ground rent until the container is grounded and cleared, free time to commence after the container reaches the CFS from the Port Container Yard, interest on delayed payments, conditionality governing the flexibility provided to the CFS to levy charges lower than ceiling rates, conditionalities governing abandoned containers, users not required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the CFS, ground rent to not accrue for the period during which the CFS is not in a position to deliver the containers for reasons attributable to it when requested by the users, are similar to the general terms and conditions prescribed in the Scale of Rates of other major port trusts as well as the private terminals. Hence, the said conditionalities are approved.
- (xxxi). In line with clause 2.18.2 of the tariff guidelines, the proposed note relating to penal interest for delayed payment by users/ refund by CFS has been modified to reflect the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India at 14.45% plus 2%.
- (xxxii). The JNPT has proposed a conditionality that CFS shall ensure that the container is available at the ground tier when the importer approaches for clearance of his consignment and that the consignee shall not be liable for payment of ground rent until the container is grounded and cleared. Since the proposed conditionality is in the interest of the trade, it is approved.

19. In the result, and for the reasons give above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the Scale of Rates of the JNPT CFS and BY, which is attached as **Annex-III.**

20.1. The Scale of Rates and conditionalities of the JNPT CFS and BY shall come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India and would be in force till 31 March 2015. The approval accorded would automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

20.2. The tariff of the JNPT CFS has been fixed relying on the information relating to the norms and parameters furnished by the JNPT and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the position considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority would require JNPT to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to fully set-off the undue advantage accrued to the port on account of such deviation.

20.3 In this regard, the JNPT is requested to furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year in the same format in which the cost statement for the tariff proposal has been filed. Alongwith such a Report, the JNPT is also requested to file a Report showing the comparative position of each of the norms and parameters considered by it in its proposal under reference vis-à-vis the actuals achieved at the JNPT CFS and BY for each Quarter.

20.4 After the completion of the tariff validity period of 18 months, the JNPT is required to furnish to this Authority, within 60 days of completion of the period of 18 months, the actual physical and financial performance for the entire period of 18 months, duly certified by a Chartered Accountant, in the same format in which the cost statement for the tariff proposal has been filed. Alongwith such a Report, the JNPT is also requested to file a Report showing the comparative position of each of the norms and parameters considered by it in its proposal under reference vis-à-vis the actuals achieved at the JNPT CFS and BY during the said period of 18 months. If JNPT fails to provide such information within the stipulated time period, this Authority may proceed suo motu to review the tariff of JNPT CFS.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADV. CHIEF EXECUTIVE OFFICER]

Annex - I (2)

CALCULATION OF TARIFF FOR THE CONTAINER FREIGHT STATION/ BUFFER YARD AT JAWAHARLAL NEHRU PORT TRUST

Sr No.	Particulars	Estimates by JNPT in its proposal of July 2013		Estimates modified by JNPT	
		Container	Buffer Yard	Container	Buffer Yard
1	<b>Optimal Yard Capacity</b>				
	<b>(i) General Containers</b>				
	G=Ground slots per hectare in TEUs	230	200		
	A=Area in hectares	13.580	2.046		
	H=Average stack height	2.4	2.4		
	P=Period or number of days	365	365		
	S=Surge factor	1.3	1.3		
	D=Average dwell time	4.5	4.5		
	Normative yard capacity = $G * A * H * P / (S * D)$ in TEUs	19471	14906		
	Optimal Yard Capacity (70% of normative capacity) in TEUs	13612	10436		
	<b>(ii) Hazardous Containers</b>				
	G=Ground slots per hectare in TEUs	230	200		
	A=Area in hectares	5.100	0.964		
	H=Average stack height	2.4	2.4		
	P=Period or number of days	365	365		
	S=Surge factor	1.3	1.3		
	D=Average dwell time	6.75	4.5		
	Normative yard capacity = $G * A * H * P / (S * D)$ in TEUs	2203	1607		
	Optimal Yard Capacity (70% of normative capacity) in TEUs	1542	1125		
	<b>(iii) Reefer Containers</b>				
	G=Ground slots per hectare in TEUs	200	200		
	A=Area in hectares	6.170	0.964		
	H=Average stack height	2	2		
	P=Period or number of days	365	365		
	S=Surge factor	1.3	1.3		
	D=Average dwell time	3.75	4.5		
	Normative yard capacity = $G * A * H * P / (S * D)$ in TEUs	2203	1607		
	Optimal Yard Capacity (70% of normative capacity) in TEUs	1542	1123		
	<b>(iv) ODCs</b>				
	G=Ground slots per hectare in TEUs	200	100		
	A=Area in hectares	6.890	0.2573		
	H=Average stack height	1	1		
	P=Period or number of days	365	365		
	S=Surge factor	1.3	1.3		
	D=Average dwell time	8.75	4.5		
	Normative yard capacity = $G * A * H * P / (S * D)$ in TEUs	2203	1605		
	Optimal Yard Capacity (70% of normative capacity) in TEUs	1542	1124		
	<b>(v) OTs</b>				
	G=Ground slots per hectare in TEUs	200	200		
	A=Area in hectares	6.343	0.1207		
	H=Average stack height	1	1		
	P=Period or number of days	365	365		
	S=Surge factor	1.3	1.3		
	D=Average dwell time	8.75	4.5		

Sr. No.	Particulars	Estimates by JNPT in its proposal of July 2013		Estimates modified by TAMP	
	Normative yard capacity = $G \cdot A \cdot H \cdot P / (S \cdot D)$ in TEUs	2203	1606	-	-
	Optimal Yard Capacity (70% of normative capacity) in TEUs	1542	1124	-	-
	<b>For Container yard and Buffer yard as a whole</b>				
	G=Ground slots per hectare in TEUs	-	-	200	200
	A= Area in hectares	-	-	13.825	5.147
	H=Average stack height	-	-	2.5	2.5
	P=Period or number of days	-	-	365	365.0
	S=surge factor	-	-	1.3	1.3
	D=Average dwell time	-	-	8.75	4.5
	Normative yard capacity = $G \cdot A \cdot H \cdot P / (S \cdot D)$ in TEUs	-	-	221811	160556
	Optimal Yard Capacity (70% of normative capacity) in TEUs	-	-	155268	112389
	<b>TOTAL OPTIMAL YARD CAPACITY (i + ii + iii + iv + v) (in TEUs)</b>	<b>145294</b>	<b>105932</b>	<b>155268</b>	<b>112389</b>
	<b>TOTAL OPTIMAL YARD CAPACITY (in Containers)</b>	<b>111764</b>	<b>81486</b>	<b>119437</b>	<b>86453</b>
	<b>TOTAL OPTIMAL YARD CAPACITY OF THE FACILITY (in Containers)</b>	<b>193250</b>	<b>205890</b>		
<b>I</b>	<b>Capital Cost</b>	Amount in ₹		Amount in ₹	
	<b>(i). Civil Costs</b>				
	Bonded Warehouse	9209055.00		8441633.89	
	Import Warehouse	4185934.00		3837106.31	
	Export warehouse	7534682.00		6906791.37	
	Export hazardous warehouse	2092967.00		1918553.16	
	Boundary wall & pavement for CFS	12272794.00		10946636.22	
	Renovation and Re-construction of office, roads and yard by operator	121427066.00		100534229.00	
	Roads and parking space by JNPT	69343371.00		64600202.34	
	Site Development of CFS & BY	0.00		168490154.90	
	Vehicles (for office use)	3500000.00		3500000.00	
	Utilities (Power provision, transformers, cabling)	12247008.00		11422548.73	
	<b>Subtotal (i)</b>	<b>241812877.00</b>		<b>380597855.92</b>	
	<b>(ii). Equipment Costs</b>				
	Reachstacker (JNPT - 4 nos, TAMP - 4 nos.)	130942260.00		111300922.49	
	10 tonne Forklift Trucks (JNPT - 1 no, TAMP - 1 no.)	2750000.00		2337500.00	
	3 tonne Forklift Trucks (JNPT - 5 nos, TAMP - 3 nos.)	6250000.00		4207500.00	
	Empty Container Handler (JNPT - 1 no, TAMP - 1 no.)	10772440.00		9156574.00	
	Tractor Trailer (JNPT - 83 nos, TAMP - 83 nos.)	211715819.00		170431202.89	
	Other Equipment (Trolley, Ramps, Weighing scales)	1500000.00		1275000.00	
	60 tonne Electronic Weigh Bridge (1 no.)	2640000.00		2640000.00	
	Diesel Genset	3238550.00		3238550.00	
	Office Equipment	2215000.00		2215000.00	
	Furniture & Fixtures	811000.00		811000.00	
	IT systems (hardware & software)	1839000.00		1839000.00	
	Site Development of CFS & BY	181521988.00		0.00	
	<b>Subtotal (ii)</b>	<b>568196057.00</b>		<b>309452249.38</b>	
	<b>(iii). Total capital cost (i + ii)</b>	<b>800008934.00</b>		<b>690050105.30</b>	
	<b>(iv). Working Capital</b>				
	Cash balances less Current liabilities	-5000000.00		0.00	
	<b>(v). Total Capital Employed</b>	<b>795008934.00</b>		<b>690050105.30</b>	
<b>II</b>	<b>Operating Cost Estimation</b>				
	Salary, Wages and Allowances	256217878.80		253694818.80	
	Electricity Charges	27982599.46		28079256.26	
	Fuel Expenses	143187102.57		179234430.65	
	Repairs & Maintenance	36844279.27		10030023.55	
	Insurance Charges	7981698.95		6882111.05	
	Land Lease Rental	63864800.16		66444938.09	
	Water Charges	324000.00		324000.00	
	RTC Tax	2986350.00		2982150.00	
	Equipment Hire Charges	206404070.10		201480526.01	
	Depreciation	59590051.32		51629335.77	
	General Overheads	40000444.77		40000444.77	
	<b>Total</b>	<b>845383275.41</b>		<b>840782034.95</b>	
<b>IV</b>	<b>Annual Revenue Requirement ARR</b>				
	(a). Total operating cost	845383275.41		840782034.95	
	(b). Return on Capital Employed @ 16%	127201429.44		110408016.85	
	(c). Total Revenue requirement	<b>972584704.85</b>		<b>951190051.79</b>	

Category	Item	Unit	Quantity	Unit Price	Total Price	Remarks
Equipment charges	1. Special transport	per trip	1	150	150	
	2. Special transport	per trip	1	150	150	
	3. Special transport	per trip	1	150	150	
	4. Special transport	per trip	1	150	150	
	5. Special transport	per trip	1	150	150	
	6. Special transport	per trip	1	150	150	
	7. Special transport	per trip	1	150	150	
	8. Special transport	per trip	1	150	150	
	9. Special transport	per trip	1	150	150	
	10. Special transport	per trip	1	150	150	
Personnel charges	1. Special transport	per trip	1	150	150	
	2. Special transport	per trip	1	150	150	
	3. Special transport	per trip	1	150	150	
	4. Special transport	per trip	1	150	150	
	5. Special transport	per trip	1	150	150	
	6. Special transport	per trip	1	150	150	
	7. Special transport	per trip	1	150	150	
	8. Special transport	per trip	1	150	150	
	9. Special transport	per trip	1	150	150	
	10. Special transport	per trip	1	150	150	
Material charges	1. Special transport	per trip	1	150	150	
	2. Special transport	per trip	1	150	150	
	3. Special transport	per trip	1	150	150	
	4. Special transport	per trip	1	150	150	
	5. Special transport	per trip	1	150	150	
	6. Special transport	per trip	1	150	150	
	7. Special transport	per trip	1	150	150	
	8. Special transport	per trip	1	150	150	
	9. Special transport	per trip	1	150	150	
	10. Special transport	per trip	1	150	150	
Other charges	1. Special transport	per trip	1	150	150	
	2. Special transport	per trip	1	150	150	
	3. Special transport	per trip	1	150	150	
	4. Special transport	per trip	1	150	150	
	5. Special transport	per trip	1	150	150	
	6. Special transport	per trip	1	150	150	
	7. Special transport	per trip	1	150	150	
	8. Special transport	per trip	1	150	150	
	9. Special transport	per trip	1	150	150	
	10. Special transport	per trip	1	150	150	

## Annex - VI (a)

CALCULATION OF TARIFF FOR THE CONTAINER FREIGHT STATION/ BUFFER  
YARD OF JAWAHARLAL NEHRU PORT TRUST.

Sr. No.	Particulars	2013-14	2014-15
I	Traffic (In TEUs)	144816	149161
II	Operating Costs		
	Salary, Wages and Allowances	165088624	165929644
	Electricity Charges	19332833	19642112
	Fuel Expenses	102068730	104479198
	Repairs & Maintenance	4517540	3892261
	Insurance Charges	3994581	3550653
	Land Lease Rental	66444938	66444938
	Water Charges	324000	324000
	RTO Tax	1758800	1792550
	Equipment Hire Charges	106424525	108887142
	Depreciation	43843293	31857322
	General Overheads	40000445	40000445
	<b>Total</b>	<b>553798308</b>	<b>546800265</b>
III	Capital Employed	<b>400855713</b>	<b>356021589</b>
IV	Return on Capital Employed @ 14.43% in 2013-14 and 14.86% in 2014-15	<b>57843479</b>	<b>52904808</b>
V	Annual Revenue Requirement (II + IV)	<b>611641787</b>	<b>599705073</b>

4288 4/13-21

Actual Allocation among services as per the traffic estimated based on actuals for the year 2013-14.

Head	Method of apportionment	Total Cost	CFS demurrage			Despatching (as request of consignee/ shipping agents)			Cargos handling charges		Revolving charges		Transportation for Container Stacking		Storage of Containers in Buffer Yard		Storage of Import cargo in export warehouse		Weightage on plugging		Rebate	
			Import	Export	Total	Import	Export	Total	Import	Export	Total	Import	Export	Total	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export
Salaries, Wages and Allowances	RS - Specific Identification	51	2	11	13	2	2	4	2	2	4	2	2	4	2	2	2	2	2	2	2	
	FL - Specific Identification	51	2	11	13	2	2	4	2	2	4	2	2	4	2	2	2	2	2	2	2	
	FL - Specific Identification	462	44	176	220	35	189	224	2	2	4	2	2	4	2	2	2	2	2	2	2	
	TT - Specific Identification	1,026	241	381	622	241	381	622	2	2	4	2	2	4	2	2	2	2	2	2	2	
	FL - Specific Identification	26	4	17	21	5	5	10	2	2	4	2	2	4	2	2	2	2	2	2	2	
	FL - Specific Identification	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	FL - Specific Identification	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	FL - Specific Identification	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	FL - Specific Identification	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	FL - Specific Identification	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Electricity charges - Refrigns	FL - Specific Identification	183	2	3	5	2	1	3	2	2	4	2	2	4	2	2	2	2	2	2	2	
	FL - Specific Identification	183	2	3	5	2	1	3	2	2	4	2	2	4	2	2	2	2	2	2	2	
	FL - Specific Identification	183	2	3	5	2	1	3	2	2	4	2	2	4	2	2	2	2	2	2	2	
	FL - Specific Identification	183	2	3	5	2	1	3	2	2	4	2	2	4	2	2	2	2	2	2	2	
	FL - Specific Identification	183	2	3	5	2	1	3	2	2	4	2	2	4	2	2	2	2	2	2	2	
	FL - Specific Identification	183	2	3	5	2	1	3	2	2	4	2	2	4	2	2	2	2	2	2	2	
	FL - Specific Identification	183	2	3	5	2	1	3	2	2	4	2	2	4	2	2	2	2	2	2	2	
	FL - Specific Identification	183	2	3	5	2	1	3	2	2	4	2	2	4	2	2	2	2	2	2	2	
	FL - Specific Identification	183	2	3	5	2	1	3	2	2	4	2	2	4	2	2	2	2	2	2	2	
	FL - Specific Identification	183	2	3	5	2	1	3	2	2	4	2	2	4	2	2	2	2	2	2	2	
Fuel Expenses	FL - Specific Identification	181	7	25	32	13	46	59	7	7	14	2	2	4	2	2	2	2	2	2	2	
	FL - Specific Identification	181	7	25	32	13	46	59	7	7	14	2	2	4	2	2	2	2	2	2	2	
	FL - Specific Identification	181	7	25	32	13	46	59	7	7	14	2	2	4	2	2	2	2	2	2	2	
	FL - Specific Identification	181	7	25	32	13	46	59	7	7	14	2	2	4	2	2	2	2	2	2	2	
	FL - Specific Identification	181	7	25	32	13	46	59	7	7	14	2	2	4	2	2						



**SCALE OF RATES FOR THE CONTAINER FREIGHT STATION AND BUFFER YARD OF  
JAWAHARLAL NEHRU PORT TRUST.**

**CHAPTER - I**

**Definitions**

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- i. "Reefer Container" shall mean a refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for electrical supply to maintain the desired temperature.
- ii. "Hazardous Container" shall mean a container containing hazardous goods as classified under IMO.
- iii. "Free period" shall mean the period during which cargo/ container shall be allowed to stay free of demurrage charges/ground rent charges and this period shall exclude holidays, customs holidays and CFS's non-working days.
- iv. "Over dimensional container" shall mean a container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, spreader, lifting beam etc. They also include damaged containers and other types which require special devices.
- v. "Demurrage" shall mean charges payable for storage of cargo within CFS's premises beyond free period, as specified in the scale of rates.
- vi. "Full Container Load" (FCL) shall mean a container containing cargo belonging to one consignee in the vessel's manifest.
- vii. "Less than a Container Load" (LCL) shall mean a container containing cargo belonging to more than one consignee in the vessel's manifest.
- viii. Container Freight Station (CFS) – shall mean the Container Freight Station of Jawaharlal Nehru Port Trust located at Sonari Village, Navi Mumbai, 400 707.
- ix. Buffer Yard (BY) – shall mean the Buffer Yard of Jawaharlal Nehru Port Trust located at Sonari Village, Navi Mumbai, 400 707.
- x. TEU means Twenty Equivalent Units – term for ISO container.
- xi. "Back to Town Cargo" shall mean a cargo entering the CFS for export which is later exported for whatever reason and taken back to town.

**GENERAL TERMS AND CONDITIONS:**

- i. Containers less than and upto 20 feet in length will be reckoned as 20 feet containers for the purpose of tariff.
- ii. Handling charges for containers more than 20' in length and upto 40' in length will be 50 per cent of the charges applicable to containers upto 20' in length.
- iii. Storage/ground rent charges for containers more than 20' in length and upto 40' in length will be 200 per cent of the charges applicable to containers upto 20' in length.
- iv. Handling charges for container more than 40' length will be 200 per cent of the charges applicable to containers upto 20' in length.



- v. Storage/ground rent charges for containers more than 40' in length will be 300 per cent of the charges applicable to containers upto 20' in length.
- vi. Containers other than that of standard size requiring special devices or slings for handling will be charged twice the rate applicable to containers upto 20' in length. Such a container will also include damaged container and any other types requiring special devices.
- vii. Hazardous container shall attract 1.25 times the normal applicable charges.
- viii. The 'free time' will commence after the container reaches the CFS from the Port Container Yard.
- ix. CFS shall ensure that the container is available at the ground tier when the importer approaches for clearance of his consignment. The consignee shall not be liable for payment of ground rent until the container is grounded and cleared.
- x. Interest on delayed payments / refunds:  
The user shall pay penal interest on delayed payments and the CFS shall pay penal interest on delayed refunds. The rate of interest will be 16.45% and will apply to both the CFS and the port users equally.  
  
The delay in payments by user will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills. This provision will not apply to the case where payment is to be made before availing of the services / use of CFS properties as stipulated in the MPT Act, 1963 and / or prescribed as a condition in the tariff.  
  
The delay in refunds by the CFS will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all documents required from the user, whichever is later.
- xi. (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The CFS may, if it so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.  
  
(b). The CFS may, if it so desires, rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.  
  
(c). The CFS should notify the public such lower rates and/or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- xii. The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following:
  - (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
  - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
    - (a) the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
    - (b) the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
  - (iii). The container Agent /MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and de-stuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated

period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all the necessary actions are taken by the shipping lines for de-stuffing of cargo.

(iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be de-stuffed within the prescribed time limit of 75 days, the ground rent/ storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

- xiii. Users shall not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the CFS.
- xiv. Ground rent/storage charges shall not accrue for the period during which the CFS is not in a position to deliver the containers for reasons attributable to it when requested by the users.
- xv. The handling and transport operations (export operations) shall incorporate provision of labour for chocking and lashing of cargo.

### **IMPORT OPERATIONS**

#### **CHAPTER - II**

##### **GROUND RENT CHARGES ON LOADED CONTAINERS**

Sr. No.	No. of days	Rate in ₹ per TEU
i	1 <sup>st</sup> to 3 <sup>rd</sup> day	Free
ii	4 - 7 <sup>th</sup> day	51
iii	8 - 15 <sup>th</sup> day	102
iv	16 - 30 <sup>th</sup> day	205
v	31 <sup>st</sup> day and beyond	307

##### **Note:**

The free period of three working days excludes the day of receipt of the container whether received during 1<sup>st</sup>, 2<sup>nd</sup> or 3<sup>rd</sup> shift.

Since operations at the CFS are chassis operations normally LCL containers will not be stacked thereat. If the containers are detained by any of the agencies having a hold, ground rent charges will still be levied as prescribed above. However, if the container is grounded due to no fault of the party, i.e. not providing of the door etc. for de-stuffing, no ground rent charges will be levied for such period.

##### **GROUND RENT CHARGES ON EMPTY CONTAINERS:**

Sr. No.	No. of days	Rate in ₹ per TEU per day
(i)	1 <sup>st</sup> to 15 <sup>th</sup> day	25
(ii)	16 <sup>th</sup> day onwards	100

##### **HANDLING AND TRANSPORT OPERATIONS:**

Sr. No.	Particulars	Rate in ₹
i	Transportation of loaded containers from the Container Yard of JN Port/NSICT/GTIPL to CFS, de-stuffing of the cargo and stacking the same in the import warehouse.	2,177 per TEU
ii	Transportation of Loaded Containers from the Container Yard of JN Port /NSICT/GTIPL to the CFS, and grounding / stacking & vice versa (additional charges for lift-on at the CFS on to the party's trailers and administrative charges towards entry).	2,502 per TEU Lift-on ₹ 145
iii	Transportation of Empty Containers from the Container Yard of JN Port /NSICT/GTIPL to the CFS, and grounding / stacking & vice versa (additional charges for lift-on at the CFS on to the party's trailers and administrative charges towards entry).	600 per TEU Lift-on ₹ 75

iv	De-stuffing operation, if carried out in the open, as per the request of consignees / shipping agents stuffing the cargo back after custom examination in to the container and stacking of loaded container in the container yard.	1,664 per TEU
v	After custom examination grounding the container (wherever necessary), de-stuffing and delivery of the cargo.	400 per TEU
vi	Lift on of the loaded containers on the road vehicles at the CFS container yard, transportation thereof to the Import warehouse, de-stuffing, inventorisation and stacking of the cargo.	1,209 per TEU
vii	Handling of the cargo (which will include) taking required number of packages from the stack/s, custom examination (including unpacking, repacking etc.) and placing them in the stack if necessary and /or loading of the entire consignment on to the mouth of trucks / vehicles at the import warehouse.	116 per MT

## GENERAL OPERATIONS:

Sr. No.	Particulars	Rate in ₹
i	Lift on/ lift off the loaded containers into / from road vehicles of the party in the CFS complex/yard.	145 per TEU
ii	Lift on/ lift off the empty containers into / from road vehicles of the party in the CFS complex/yard.	75 per TEU
iii	Shifting of the empty container from CFS complex to washing/cleaning of the container and stacking it back at the nominated location in the CFS complex.	468 per TEU
iv	Movement/ shifting of cargo from one place to any other place within the complex.	116 per MT
v	Movement of containers between JNPT & MBPT nominated area and vice versa.	
	(a) Empty containers	1,500 per TEU
	(b) Loaded containers	3,000 per TEU
vi	Retrieval of loaded containers from container yard and arranging weighment thereof at CFS warehousing.	1,154 per TEU

## CARGO STORAGE / DEMURRAGE CHARGES:

A free period of three working days will be allowed for the import cargo.

- Storage / demurrage charges @ ₹106 (Rupees one hundred and six only) per sq. mtr. per week on net area basis will be levied for cargo detained at the warehouse beyond the free period of three working days

It will be ensured that floor load bearing capacity does not exceed 0.33 MT per sq. ft.

- The utilisation of space will be computed on grid area basis, each grid being 6.25 sq. mtrs. Even for utilisation, the demurrage payable will be for full grid as the cargo covered by an ocean Bill of Lading will be treated as one consignment for the purpose of calculation of space utilised.

- The cargo lying uncleared beyond four weeks of storage, after the free period, a demurrage to the tune of 50% of the storage charges would be additionally levied on the consignment from the fifth week onwards.

## LOCKING CHARGES:

The parties are required to lock their containers with their locks after examination, if the deliveries are taken the same day. ₹ 20 per night towards lock charges would be levied, if the CFS is requested to put its locks on behalf of the parties.

## INSURANCE:

In accordance with the trade practices, imported stocks are normally insured from warehouse to warehouse, including 60 days transit storage time. It will be presumed that the stock being received at the CFS, are adequately insured against all possible risks during storage.

However, in case the insurance cover is required by any party against the risk of fire, flood, cyclone, theft etc. the same will be arranged by the CFS, on a written request, for which ad valorem charges ₹ 12.50 paise per ₹ 1000 value of the stocks will be levied, on weekly basis.

**EXPORT OPERATIONS****CHAPTER -III****GROUND RENT CHARGES ON LOADED CONTAINERS**

Sr No.	No. of days	Rate per TEU per day
i	Unto 7 <sup>th</sup> day	51
ii	8-15 days	102
iii	16-30 days	203
iv	31 <sup>st</sup> day onwards	307

**GROUND RENT CHARGES ON EMPTY CONTAINERS:**

Sr. No.	No. of days	Rate per TEU per day
(i)	1 <sup>st</sup> to 30 <sup>th</sup> day	Rs. 10
(ii)	31 <sup>st</sup> day onwards	Rs. 50

Note:

The date of receipt of empty containers as well as the date of delivery will be taken into account in calculating the ground rent of empty container

**CARGO STORAGE / RESERVATION CHARGES:**

- i. A free period of seven days will be allowed for storage of export cargo from its receipt at CFS.

- ii. The storage charges for export cargo will be ₹ 74 per sq. mtr. per day. The charges, however, will be taken for 5 sq. mtrs and in multiples thereof.

In case the area is utilised by the cargo in the general space and if the cargo is not removed within the free period of seven days from its receipt, charges will be levied on it before the stuffing of cargo is taken up.

- iii. While counting the number of days, the consignment received during the day will be taken as received on that particular day whereas consignment received during the night shift of that particular day will not be counted. The free time, however, will be from the first date of carting against a particular shipping bill and not from the date of receipt of the entire cargo. In such cases, as the cargo will be lying in general area, the storage charges will be charged at 50% additional rates than the tariff from the initial date of receipt of the cargo. The free time, if the cargo is not stuffed within four weeks of its receipt.

- iv. In case the reservation is for 400 sq. mtr. or above, the chargeable rate will be ₹ 100 per sq. mtr.

- v. Reservation of space will be given for a minimum period of three months. The payment for three months and in case the party wants to withdraw the reservation, notice will have to be given to cancel the reservation. The extension of reservation will be on a quarterly basis.

**HANDLING AND TRANSPORT OPERATIONS:**

Sr No.	Particulars
i	Unloading the export cargo from the mouth of road vehicles of party at the export unit / open yard after due inventory and stacking at the storage point / yard. (excluding the warab charges)
ii	Providing labour and / or appropriate equipment for taking out the required number of packages for customs examination (which will also include unpacking / repacking etc. and placing them in rack / stack, if necessary) consolidating the consignment, shifting the nominated empty container to the stuffing point, stuffing the cargo in the container, arranging, locking, sealing etc. and transporting the loaded container to CY, IN Port / NSIC / G.M.P.

i	Providing labour and / or appropriate equipment for taking out the required number of packages for customs examination (which will include unpacking / repacking etc. and placing them in rack / stack, if necessary) consolidating the consignment, shifting the nominated empty container to the stuffing point, stuffing the cargo, arranging locking and sealing.	2,820 per TEU
ii	Reworking of export containers: Providing labour and / appropriate equipment for taking out the required number of packages from the stuffed containers, packing / unpacking for custom examination if required, re-stuffing the packages in the containers and arranging locking and sealing.	3,666 per TEU

**GENERAL OPERATIONS:**

Sr. No.	Particulars	Rate in ₹
i	Lift on / lift off the loaded containers into / from road vehicles of the party in the CFS complex yard.	145 per TEU
ii	Lift on / lift off the empty containers into / from road vehicles of the party in the CFS complex yard.	75 per TEU
iii	Shifting of the empty container from CFS Complex to washing / cleaning of the container and stacking it back at the nominated location in the CFS complex.	468 per TEU
iv	Movement / shifting of cargo from one place to any other place within the CFS complex.	116 per MT
v	Loading of "Back to Town Cargo" on party's vehicles.	80 per MT
vi	Shifting of loaded containers from one location within the CFS complex at the designated place / arranging weighment thereof at CFS weighbridge.	1,154 per TEU
vii	Shifting of empty containers from one location within the CFS complex at the designated place.	200 per TEU
viii	Movement of empty containers from CFS to container yard of JN Port/NSICT/GTIPL or vice versa (including lift on / lift off at the CFS).	600 per TEU
ix	Movement of loaded containers from CFS to container yard of JN Port/NSICT/GTIPL or vice versa (excluding lift on / lift off at the CFS).	1,000 per TEU
x	Locking charges for partly stuffed container on behalf of users.	20 per container (irrespective of the length of the container) per day

**BUFFER YARD OPERATIONS**

**CHAPTER- IV**

**GROUND RENT CHARGES FOR LOADED CONTAINERS:**

Sr. No.	No. of days	Rate per TEU
i	First three working days excluding the day of arrival	Free
ii	4 - 7th day	100
iii	8 - 15th day	200
iv	16 - 30th day	400
v	31st day onwards	600

**GROUND RENT CHARGES FOR EMPTY CONTAINERS:**

Sr. No.	No. of days	Rate per TEU
i	First 15 <sup>th</sup> day	Rs. 25
ii	15 <sup>th</sup> day onwards	Rs. 100

**HANDLING AND TRANSPORT OPERATIONS:**

Sr. No.	No. of days	Rate per TEU in ₹
i	Receiving factory stuffed containers at BY, off-loading them from party's trailers, stacking with proper inventorisation and transporting them to the container yards of JN Port/NSICT/GTIPL after getting movement orders (excluding lift on/lift off at the BY).	2,438
ii	Receiving empty containers at BY, off-loading them from party's trailers, stacking with proper inventorisation and transporting them to the container yards of JN Port/NSICT/GTIPL after getting movement orders (excluding lift on/lift off at the BY).	600
iii	Lift on/Lift off of loaded containers	145
iv	Lift on/Lift off of empty containers	75

Note: Buffer Yard On-wheel inspection will be charged as per notifications by Customs from time to time.

**MISCELLANEOUS SERVICES****CHAPTER -V**

The below mentioned services will be provided by CFS subject to a specific request therefor in writing is made by the parties.

S.N	Services	Rate in ₹ Per TEU
5.1	Survey charges	100
5.2	Damaged container survey charges	100
5.3	Weighment charges	1,154
5.4	Sweeping charges	25
5.5	(For 4 hours or part thereof) Electricity supply, plugging, monitoring and pressure temperature inspection charges for reefer units	206
5.6	Container scanning charges	1,358

S.N	Services	Rate in ₹
5.7	Bond Insurance Charges	0.125% of assessed value plus custom duty
5.8	Bonded Cargo Storage Charges	106 per sq. mtr. per week for first 4 weeks 159 per sq. mtr. per week for fifth week onwards
5.9	Cargo Shifting Charges	116 for shifting cargo from one bay to another per MT.
5.10	Measurement Charges	1 per carton.
5.11	Container Load Plan (CLP)	55 per TEU
5.12	EIR (Equipment Inspection Report) Charges	50 per TEU